RELAZIONE DELLA COMMISSIONE

Creata

DAL CONSIGLIO COMUNALE

NELLA SEDUTA DEL 14 LUGLIO 1851

E COMPOSTA

DEI SIGNORI ANTONIO CAVERI, GIULIANO BOLLO, RAFFAELE RUBATTINO, GIOVANNI ANSALDO, CARLO GRENDY *eletti dal Consiglio Comunale*, GIACOMO FILIPPO PENCO, GIUSEPPE CASTELLI, SEBASTIANO BALDUINO, DOMENICO ELENA, NICCOLÒ CAMBIASO *deputati dalla Camera di Commercio*, LORENZO CANEVARO, ERASMO PIAGGIO *delegati dalla Associazione Marittima Ligure*, EMMANUELE AGENO, FABIO ACCAME, NICOLA MAGIONCALDA *aggregati dalla Commissione.*





GENOVA

Dai Fratelli Ferrando Tipografi del Municipio

Piazza S. Matteo, Palazzo Gnecco.

Signori,

Il sito dove i nostri padri edificarono questa superba Città sembra, per universale consenso, essere stato dalla natura medesima predisposto a divenire uno dei primi porti di Europa, lo scalo dell' opulento commercio fra l' Oriente e l' Occidente, il grande emporio del Mediterraneo.

Ma le situazioni più propizie, come ogni altro dono della natura, a nulla provano, se i popoli a cui furono concesse in sorte non le vogliono, o non le sanno, colla propria industria usufruttuare.

Ben volle un tempo e seppe il popolo Genovese fare il suo miglior pro del magnifico posto ove era stato collocato dalla Provvidenza. Da lunga pezza ha disimparato

quell'arte; e dal cadere del secolo XV in poi più non bastò ad elevarsi all'altezza dei suoi destini.

Fu il suo decadimento colpa degli uomini, o della fortuna che voltò loro le spalle? E il non essersi più potuto rilevare dalla miseranda caduta è da imputarsi alla dapocaggine e tristizia dei reggitori, ovvero alla corruzione dei sudditi? Vane ricerche, inutili querimonie al presente. Il passato, sia buono, sia reo, non si rifà più. Ciò ch'è in poter nostro, ciò che ha da stare in cima dei nostri pensieri, ciò a cui debbono tendere tutti i nostri sforzi, è l'avvenire: l'avvenire, il quale, ora che il grande traffico delle Indie Orientali sta per riprendere la sua antica via del Mediterraneo, ci si prepara così promettente, così fecondo, così avventuroso se, mostrandoci degni dei tempi, ci saremo apparecchiati per usarne.

Da qualche anno a questa parte, non si può negare, le nostre sorti si sono voltate in meglio. Il Governo, acquistata una coscienza più viva dei suoi doveri e una cognizione più chiara dei suoi interessi, ha indirizzato lodevolmente il pensiero a far risorgere il commercio di Genova: precipua fonte della prosperità dello Stato. Sono splendidi testimonii delle cure date a questo importantissimo ramo della Pubblica Amministrazione le grandi linee di strade ferrate che si stanno o compiendo, o preparando: l'apertura della strada Carlo Alberto: l'instituzione della Banca: l'abolizione dei diritti differenziali: la diminuzione delle spese di navigazione, di ancoraggio,

di darsena e simili: l'abbassamento delle tariffe doganali: i recentissimi trattati di commercio colla Francia, coll'Inghilterra, col Belgio, coll'Olanda, col Zollverein, colla Svizzera, coll'Austria e colla Svezia: il progetto di legge per il traslocamento dell'Arsenale militare nel Golfo della Spezia e la trasformazione della Darsena in deposito commerciale: l'amministrazione dei porti assunta dal Governo e il progetto di legge presentato in questi ultimi giorni alle Camere per regolarla: la separazione della Cassa della Marina Militare da quella della Marina Mercantile: l'instituzione delle Commissioni, quale per la revisione della legislazione commerciale, quale per la riforma dei regolamenti sui Consolati, e quale per la fondazione delle scuole di nautica e di costruzione navale: e tanti altri provvedimenti di minor conto. Dai quali molto bene è già venuto al nostro commercio, e molto più se ne attende.

Parimenti da qualche anno, e massimamente dopo che le nuove instituzioni hanno inspirato nel corpo sociale quel soffio di vita che emana solo dalla libertà, i Genovesi danno a vedere di essersi una volta riscossi dal loro secolare letargo; e con nobilissima gara i Consigli Comunale, Provinciale e Divisionale, la Camera di Commercio, l'Associazione Marittima Ligure, i giornali, gli scrittori si vanno seriamente occupando degli interessi più vitali di questa piazza, e sorgono da ogni parte progetti, suggerimenti, stimoli per migliorare le nostre con-

dizioni economiche e portare il nostro paese a quel grado di potenza commerciale a cui è chiamato dalla natura e dai nuovi avvenimenti.

Ma quello che il Governo ha già fatto e intende ancora di fare è bastevole ad assicurare la nostra sorte? A farci riprendere quel rango fra i popoli commercianti che la nostra impareggiabile postura geografica ci destina?

La vostra deliberazione del 14 luglio 1851, colla quale, sulla proposta del Consigliere Caveri, eleggeste una Commissione incaricata di studiare quali provvedimenti sarebbero da prendere a tutela ed incremento del nostro commercio, dà chiaramente a divedere che l'opera non vi sembra ancora compiuta; e che, a vostro giudizio, restano ancora a mettere in opera mezzi più sicuri e più efficaci per conseguire l'intento.

I Commissarii da voi eletti, penetrati dell'importanza della loro missione, invitarono prima di ogni cosa, secondo il desiderio da voi espresso, la Camera di Commercio e l'Associazione Marittima Ligure a portare in comune il tesoro delle loro cognizioni pratiche e dei loro sperimentati consigli. Nè paghi di questa valida cooperazione, chiamarono ultimamente altri tre Consiglieri Comunali a dividere le loro fatiche.

Gli studii della Commissione composta di questi diversi elementi furono primamente rivolti a ricercare quali sieno le condizioni attualmente richieste per trarre dalla nostra privilegiata posizione geografica tutto quel frutto

che in essa è virtualmente contenuto: poi a vedere se queste condizioni noi effettivamente le possediamo: finalmente a pensare che cosa potrebbe e dovrebbe fare il Municipio per acquistare quelle di cui siamo ancora in difetto.

Onorato dai miei Colleghi dell'ufficio di Relatore io vi andrò, o Signori, il meglio che per me si potrà esponendo le vedute da cui la Commissione è partita, i divisamenti che ha formato, le cautele usate per assicurarsi della loro bontà e solidità, il progetto che ha stimato suo debito di proporvi, e le ragioni che lo raccomandano alla saviezza e all'amor patrio di questo Consiglio.

Chi si fa maturamente a considerare la natura del commercio, le sue tendenze, e il suo probabile avvenire si persuade senz'altro che, oltre le generali e comuni allo svolgimento e alla prosperità di qualsivoglia industria, tre condizioni sono indispensabilmente, assolutamente, perentoriamente dalle circostanze in cui versiamo richieste, non solo per portare la nostra Città a quello stato di grandezza commerciale che la natura ed i casi le apparecchiano, ma eziandio perchè non abbia a discendere da quel minor grado medesimo in cui presentemente si trova.

Queste tre condizioni sono: 1.° Una strada ferrata che, partendo immediatamente dal porto, vada per il più diritto cammino nel cuore della Svizzera, per ivi congiungersi colle reti delle strade ferrate elvetiche, germaniche, francesi, belgiche, neerlandesi; 2.° Un porto ampio, profondo, sicuro per dare comoda e fida stanza ai numerosi e

grossi bastimenti che hanno da approdare al nostro scalo; 3.° Un vasto deposito franco ordinato in modo da poter eseguire le operazioni di sbarco e d'imbarco dalla via di mare, di caricamento e di scaricamento dalla via di terra, di immissione e di estrazione dai maggazzini nel minimo tempo e colla minima spesa possibile; e da potervisi custodire le merci colla massima sicurezza, col maggior comodo, e col minor aggravio dei negozianti.

Infatti: il commercio, come ognun sa, è essenzialmente cosmopolita: non conosce nè nazionalità, nè patria: non sente affetto per nessun luogo: non predilige nessun paese: è indifferente per tutti. Il commercio è un freddo calcolatore che misura le sue azioni alla stregua del tornaconto, e ivi si porta dove il suo utile lo chiama. È un sottile speculatore che pesa ogni cosa sulle bilancette dell'orafo, e corre dietro al risparmio di una minuta frazioncella di centesimo. Perciò fra più vie che menano allo stesso punto sceglie sempre la più sicura, la più facile, la più spedita, la più economica. E la brevità di una via il commercio non la misura dal numero delle miglia: sibbené dal tempo che, per qualsivoglia cagione sia naturale, sia artificiale, fa d'uopo impiegare nel trasporto di una merce da un luogo all'altro. Onde è che una strada la quale, misurata sulla carta geografica col compasso alla mano, si mostra la più breve, fatta ragione del tempo può in effetto riuscire la più lunga, se è inferiore alle altre per la bontà dei mezzi di locomozione, e per l'agevolezza delle operazioni a cui

vanno soggette le mercanzie nei loro movimenti. Inoltre nei computi del commerciante al vantaggio della brevità prevale talvolta quello della economia: e preferisce anche la via più lunga, se trova che si percorre più a buon patto dell'altra. Ora se la via che passa per Genova è per le merci che dall'Oriente vanno nella Svizzera, nella Germania meridionale, nella Francia settentrionale, nel Belgio, nell'Olanda la più breve e la più accomodata di tutte; come è la più breve ed accomodata di tutte per quelle che dall'America si portano nell'Italia settentrionale; non è però la sola: e non ha tanti vantaggi naturali sulle altre che non possano facilmente venir pareggiati e anche superati dal magistero dell'arte. Imperocchè le merci dell'Oriente possono passare per Marsiglia, per Livorno, per Ancona, per Venezia e per Trieste: e i prodotti dell'America possono prendere la via dell'Hâvre, di Marsiglia, di Livorno, di Venezia e di Trieste. Suppongasi adunque che tutti questi porti, i quali possono mettersi in concorrenza col nostro, vengano per mezzo di strade ferrate congiunti a quelle regioni del continente dove sono i mercati a cui aspiriamo noi: e che di più s' introducano in essi porti quei grandi perfezionamenti che l'arte moderna ha trovato per rendere sicure e comode le stazioni dei naviganti, facili, spedite ed economiche le operazioni dello sbarco e dell'imbarco, ben adatti e poco costosi i depositi: senza che presso di noi siasi fatto altrettanto. Ed ecco che il commercio non ha più alcun motivo per

preferire lo scalo di Genova agli altri scali; ed anzi ha tutti i motivi per dare la preferenza a questi ultimi; ecco allora la via di Genova rimasta deserta e solitaria come una di quelle strade mulattiere dei nostri vecchi dopo che si sono aperte le nuove carreggiabili.

È d'uopo ben figgerselo in mente: non sono più quei tempi beati in cui Genova poteva vivere di monopolio. Oggidì essa ha emuli, rivali, concorrenti da tutte le bande: e sia detto con nostra pace, se non con nostra vergogna, concorrenti, rivali, emuli che di tanto la sopravanzano per cognizioni, per attività, per industria, per capitali, per potenza politica, di quanto essa un giorno soprastava agli altri. In questi tre ultimi secoli i nostri vicini hanno camminato innanzi; noi invece siamo andati a ritroso. Chi nominava Marsiglia, Livorno, Trieste nei tempi in cui Genova teneva lo scettro dei mari? Ed ora questi porti sono in gran fiore: e per le grandi opere che vi sono state fatte (nel solo porto di Marsiglia furono negli ultimi anni spesi più di 44 millioni) e per le considerevoli comodità e facilità che offrono ai naviganti e ai negozianti ci hanno rapito una gran parte del nostro commercio: e quando saranno compiute le grandi linee di strade ferrate a cui si dà opera in Francia, in Austria, in Toscana, in Romagna, se noi ce ne staremo colle mani alla cintola, ci toglieranno anche il resto. Attualmente noi siamo sotto l'impero della legge della concorrenza: e la legge della concorrenza inesorabilmente pre-

scrive o di mettersi a paro cogli altri nei progressi sociali, nei perfezionamenti dell' industria, nella economia delle spese di produzione, o di cadere vilmente nell' arringo.

Or bene: delle tre condizioni che rigidamente ci impone questa ineluttabile legge della concorrenza quale possediamo noi in effetto? A parlare propriamente noi non ne abbiamo ancora nessuna.

È vero che fra due o tre anni sarà condotta a termine la strada ferrata di qui sino a Torino: ma la continuazione dell' arteria maestra, che è quella che da Genova mette al Lago Maggiore e dal Lago Maggiore nella Svizzera, è ancora in forse.

È vero che noi abbiamo, a vederlo, un amplissimo porto: dove non si contano meno di 1,300,000 metri quadrati di superficie. Ma la nostra ricchezza è più apparente che reale: perchè, atteso il difetto dei moli, una terza parte soltanto dello spazio incluso nella periferia del porto serve a questo uso. Ma per la medesima cagione il nocchiero vi cerca invano quella sicurezza che ha ben diritto di aspettarsi in un porto: noi tutti abbiamo veduto coi nostri occhi naufragar miseramente dei bastimenti nel suo seno mal fido. Ma esso non ha più la profondità che lo rendeva pregevole una volta: perchè, per una lunghissima incuria che sente proprio del barbaro, si è lasciato crescere l' interrimento a tal segno che le navi di maggior portata non possono più avervi ricetto, nè tampoco accostarsi agli

scali le piccole. Ma esso difetta onninamente di quei comodi che sono richiesti dai naviganti per raddobbare, carenare, calafatare, spalmare i loro legni.

Che dire poi della capacità, della forma, della situazione dei magazzini? Che dire degli approdi per lo sbarco? Che dire delle operazioni dell'immagazzinamento e dello smagazzinamento delle merci? Quando si pensa, non diremo a ciò che fu fatto e si pratica a questo riguardo da mezzo secolo nella industre Inghilterra, ma solo a ciò che si vede a Marsiglia, a Livorno, a Trieste, si sente montare il rossore alla fronte avendo a descrivere il nostro compassionevole stato. I magazzini del Portofranco, che non ci sono se non perchè gli abbiamo ereditati dalla antica Banca di S. Giorgio, si mostrano già da lungo tempo così scarsi al bisogno che la maggior parte delle merci sono conservate nei numerosi depositi fittizii sparsi per le case della Città e in luoghi distantissimi dal porto, come sono Sarzano, Vialata, S. Vincenzo; e molte non trovando luogo nella cinta delle mura sono costrette a cercare un ricovero nel lontano borgo di S. Pierdarena: e in quest'ultimi giorni la penuria di magazzini arrivò al punto che si dovettero spedire le mercanzie in deposito nella più lontana Palmetta, e perfino a Cornigliano. Dalla postura dei magazzini che, invece di essere in immediato contatto da una parte colle calate del porto e dall'altra parte colla strada di terra, sono disseminati per la Città, e fuori, a tanta distanza così dall'uno

come dall' altro punto; e in vece di essere edifizii costrutti a bella posta sono (eccettuati quelli del porto-franco) abitazioni o sotterranei ridotti per la necessità a questo uso; si può di leggieri argomentare con che facilità, con che comodo, con che prestezza, con che economia (tanto più avuto riguardo alla strettezza e alla montuosità dei nostri viottoli) si hanno da compiere presso di noi le operazioni del trasportare le merci dentro e fuori dei magazzini, e con quale sicurezza, con quale agio vi si hanno da custodire. L'imperfezione poi dei magazzini è estremamente aggravata dalla mancanza di estese e comode calate nel porto. Dove non se ne trova una a cui si possa accostare un bastimento più grosso di una feluca; dove in tutto e pertutto non vanno al di là di 700 metri di lunghezza; e dove quelle a cui si possono appena avvicinare i più piccoli legni non oltrepassano 200 metri. Da ciò segue che, per iscaricare le merci dal bordo dei bastimenti che stanno ancorati nel mezzo del porto, è d'uopo farle discendere nelle piatte; e con esse trasportarle ai ponti: e qui scaricarle di nuovo per deporle in terra: e quindi tradurle a schiena d'uomini nei lontani magazzini. Non sono molti anni che il servizio di queste piatte formava ancora uno dei più molesti ed assurdi monopolii. Nè la savia abolizione del monopolio, che ebbe luogo sul finire del 1847, rimediò gran fatto al male. Imperocchè, qualunque sia il numero delle piatte, a più di due o di tre alla volta non è permesso di accostarsi allo scalo: tanta

è la sua angustia. Ragione per cui lo sbarco delle merci sui ponti succede con una incredibile lentezza: e le piatte, alle quali non fu consentito l'accesso al ponte prima dello spirare del giorno, sono costrette a rimanersene esposte alle avarie delle intemperie e dei furti durante la notte. Si arroge che lo sbarco operato con sì grossolani mezzi rimane impedito o sospeso nei tempi di pioggia e di mare agitato. Le conseguenze economiche di questa disgraziata combinazione di cose sono facili a prevedersi. I bastimenti per deporre i loro carichi vi impiegano quali dieci, quali venti, quali trenta, e perfino quali quaranta giorni di tempo: onde altissimi e schivati i noleggi per il nostro porto, aggravati come sono dalle lunghe stallie. Le spese di trasporto dal bordo ai magazzini e dai magazzini al bordo od ai carri, o direttamente dal bordo ai carri, fortissime ed in una incredibile sproporzione col valore delle merci e coi noli. Basti il dire che per certi articoli, come il ferro in verghe, il campeccio, la ghisa, il carbon fossile ascendono al cinque, all'otto, al quindici, e persino al ventisette per cento del loro valore: e che, per trasportare una merce dal bordo ai depositi e dai depositi al bordo, si paga un prezzo che equivale a più della metà del nolo da Londra o Liverpool al nostro porto; e, se si tratta di grani, alla quarta parte del nolo di qui al Mar Nero. Finalmente elevatissimi i fitti dei magazzini: essendo per la maggior parte di quelli del Portofranco in ragione di L. 20 al metro quadrato. Dalle quali

cose chiaramente si rileva che se per rispetto alle due prime condizioni stiamo ancor male, per rispetto alla terza stiamo malissimo: e che, se quelle ci mancano in parte, questa ci manca al tutto. In ciò noi siamo ancora così meschini, così rozzi, così goffi che al paragone dei popoli più inciviliti facciamo quasi la figura di selvaggi.

Dal riscontro delle condizioni, dalle quali dipende la salvezza del commercio di Genova, collo stato delle cose nostre, la Commissione non esitò a conchiudere che i principalissimi ed urgenti bisogni di questa piazza sono: 1.º L'esecuzione del tronco di strada ferrata che da Alessandria, passando sia per il Grimsel, sia per il Lucmanier, mette alla Svizzera; 2.º Il prolungamento del Molo nuovo; 3.º L'espurgazione del porto; 4.º La formazione delle calate e di tutti gli altri comodi per il racconciamento e il carenaggio delle navi; 5.º La costruzione di un DOC commerciale sul modello di quelli di Londra nel luogo occupato attualmente dalla Darsena.

La necessità delle prime quattro opere è universalmente riconosciuta e proclamata. Non così forse la necessità dell'ultima: la quale, sebbene al giudizio dei più chiaroveggenti sia l'indispensabile complemento delle altre, e tale che senza di esse le prime si farebbero indarno, pure da molti non si vede apprezzata come dovrebbe. La Commissione si sente perciò in obbligo di spiegare più ampiamente i motivi per cui essa la riguarda tanto, e forse, più essenziale di qualunque altra.

Sono i doc di Londra una delle più belle invenzioni commerciali del secolo nostro: che non la cede punto nei suoi utili effetti a quelle sì celebrate delle banche, delle macchine a vapore, e a tanti altri meravigliosi trovati della civiltà moderna. Essi si possono considerare come lo scioglimento pratico di questo problema: data una città commerciale in un punto ove finisce la via di mare e comincia quella di terra, trovar il modo di far passare le merci dai bastimenti nei depositi e dai depositi sui carri col maggior comodo, nel minor tempo, e colla minima spesa possibile: combinando questi vantaggi colla più sicura e più economica custodia delle merci nei magazzini. Si soddisfa alle condizioni del problema: 1.º Costruendo sul confine delle due vie un bacino capace, sia per la sua larghezza come per la sua profondità, di contenere un numero proporzionato di bastimenti; e dove l'acqua sia mantenuta sempre al medesimo livello; 2.º Innalzando sulle sponde di questo bacino i magazzini di deposito costrutti in guisa da capire nel minore spazio la maggior quantità possibile di merci, e da potervi eseguire le operazioni del ricevimento, condizionamento, allogamento, custodia e consegna delle medesime col più grande ordine e colla massima sicurezza; 3.º Armando i magazzini di ingegnosi ordigni messi in moto dalla potenza di una macchina a vapore: i quali innalzino, o abbassino, i più grandi pesi al di fuori, e li facciano scorrere nell'interno; 4.º Ponendo i magazzini in immediato contatto colla via di terra e, se

è possibile, col debarcadero medesimo della strada ferrata; 5.º Affidando la cura di questi stabilimenti ad una amministrazione risponsabile, la quale s'incarichi di tutte le operazioni del ricevimento, della verificazione, del condizionamento, della custodia e della consegna delle merci; insomma di tutte le operazioni che occorrono dal momento che i colli escono dalla stiva del bordo fino al momento in cui sono collocati sui carri o sui vagoni della strada ferrata; 6.º Ottenendo finalmente per le merci depositate in questi magazzini la franchigia delle dogane.

I vantaggi che derivano da un sistema come questo, il quale è una felicissima applicazione dei principii economici della divisione del lavoro, della produzione in grande, delle macchine, dei segni rappresentativi e dei depositi franchi combinati insieme, sono inestimabili. Primieramente, lo sbarco delle merci essendo reso possibile in ogni tempo e nel più breve spazio, i bastimenti non sono costretti a stare dei lunghi giorni inutilmente nel porto: ma appena arrivati depongono le loro merci e si rimettono in viaggio. Il guadagno che risulta da questo grandissimo risparmio di tempo è incalcolabile. Si supponga che il tempo richiesto per iscaricare un bastimento sia, come è attualmente presso di noi, presa una media, di venti giorni. Se col sistema dei doc si può ridurre, come è provato che si può, alla ventesima parte, cioè a dire ad un giorno solo, il guadagno per ogni bastimento in ogni viaggio sarà eguale all'interesse del capitale del bastimento per dician-

nove giorni, più le spese di equipaggio durante questo medesimo tempo. Moltiplicando questa somma per il numero di bastimenti che entrano nel porto si trova che il guadagno alla fine dell'anno ascende a dei milioni.

Secondariamente le spese di sbarco, di custodia, di caricamento, per la situazione dei magazzini a cui si accostano da una parte i bastimenti e dall'altra i carri, per il risparmio dello spazio che occupano, per la sostituzione degli agenti naturali alle forze umane, per l'ordine con cui vengono eseguite le operazioni, per l'unità dell'amministrazione che le regola, sono ridotte al minimo.

In terzo luogo si evitano le avarie a cui vanno per diverse cause soggette le merci travasate o custodite secondo i metodi antichi.

In quarto luogo i negozianti, disimpacciati dalle fastidiose e lunghe cure del ricevimento, della verificazione, della custodia e della consegna delle merci, possono dare tutto il loro tempo alle operazioni di più alto momento. A Londra, dopochè si sono introdotti i doc, un negoziante con un solo commesso, in un piccolo gabinetto, basta a dar corso ai più grandi affari di quel gigantesco emporio.

In quinto luogo dalla instituzione dei doc è uscita fuori una utilità impensata che basterebbe da sè sola a renderli ammirabili. L'amministrazione, ricevuti e verificati i colli, consegna al proprietario, insieme ai campioni, un certificato in cui si nota la quantità, la qualità, la provenienza delle merci depositate nello stabilimento. Con que-

sto certificato, che gli Inglesi chiamano *warrant*, il commerciante può trasmetterne la proprietà ad altri mediante una semplice girata: come si fa delle lettere di cambio, dei biglietti a ordine e delle polizze di carico. In tal modo le merci passano in cento mani prima di uscire dal deposito senza che sia d'uopo traslocarle, nè tampoco vederle; e la circolazione delle mercanzie si opera con quella medesima facilità e con quel medesimo risparmio di tempo e di spesa con cui succede la circolazione degli effetti negoziabili. Si aggiunga che il negoziante, il quale pòrta il suo magazzino nel portafoglio, può all'occorrenza ottenere con ogni facilità degli imprestiti dando in pegno i suoi certificati alle banche.

Da ultimo i doc presentano questo altro vantaggio che, rendendo più facile e più sicura la vigilanza degli agenti della dogana, si semplificano le formalità, si diminuiscono le vessazioni, si chiude la via al contrabbando e si ottiene un notevole risparmio nelle spese di percezione. In Inghilterra l'utilissima pratica dei depositi franchi proposta da Lord Walpole alla Camera dei Comuni fino dal 1733 non potè introdursi che collo stabilimento dei doc.

Una instituzione feconda di tanti benefici effetti salì presto in gran voga presso quel popolo avveduto ove ebbe la culla. E dal 1800, in cui fu dato mano al primo doc chiamato delle Indie Occidentali, fino al giorno d'oggi a Londra se ne costrussero tanti che occupano uno spazio di 1,200,000 metri quadrati; e costarono in complesso

un capitale di 350 milioni. A Liverpool, quantunque non così perfetti come a Londra, si contano già ventisei doc; che tengono uno spazio di 500,000 metri quadrati; ed hanno uno sviluppo di calate di circa 16,000 metri. Hull, Bristol, Gospart, Leith e Dublino hanno esse pure i loro doc. L'esempio dell'Inghilterra fu tosto seguito dagli Americani degli Stati-Uniti: e sarà seguito dovunque i pregiudizii, l'inerzia e l'ignoranza non si opporranno alla introduzione di un perfezionamento commerciale che viene dagli economisti segnato come una delle cause a cui Londra e Liverpool vanno debitrici del grande incremento che il loro traffico ha preso in questo secolo.

L'erezione di un doc nella nostra Città è l'unico modo in cui si possa effettuare la terza fra le condizioni richieste per la conservazione e l'incremento del suo commercio. Con esso si supplirebbe alla insufficienza dei magazzini del portofranco: con esso si rimedierebbe a tutti gli inconvenienti dello sbarco, del caricamento, e della custodia delle merci: con esso si ridurrebbe alla ventesima parte il tempo necessario per lo scarico dei bastimenti: con esso si diminuerebbero le spese di trasporto e di deposito: con esso s'introdurrebbe nella nostra piazza un nuovo e potentissimo instrumento di circolazione: con esso in fine s'infonderebbe una nuova vita nel nostro commercio e se gli assicurerebbe quell'avvenire che la natura gli destina, quando venga aiutata dall'arte.

La necessità di un doc, se vogliamo che il commercio

dell'Oriente, e quello eziandio dell'America, passi per la via di Genova, è chiarita dalla considerazione che a nulla gioverebbe la strada ferrata fino alla Svizzera, a nulla il prolungamento del molo e l'escavazione del porto, se non si preparassero alle merci dei magazzini di deposito; e se non si diminuissero al massimo possibile gli ostacoli che si frappongono al loro movimento dal bordo dei bastimenti ai vagoni delle strade ferrate. Che monterebbe al navigante di trovare qui un porto capace e sicuro, se per deporre il suo carico continuasse a dovervi impiegare un tempo venti volte maggiore di quello che impiegherebbe in un altro porto vicino? Che gioverebbe al negoziante la speditezza e l'economia delle strade ferrate se non trovasse ove allogare le sue merci, e se le spese di sbarco, di magazzinaggio e di caricamento fossero così forti da trovare la sua convenienza a farle passare per un'altra via, o a provvedersene in un altro emporio? Conciossiachè non bisogna dimenticarsi che nei viaggi di lunghissimo corso, come quelli dell'Atlantico, del grande Oceano e del Mare delle Indie, le distanze non fanno gran conto; e se le spese locali sono in una proporzione troppo forte coi noli e col valore delle merci, questa sola circostanza basta a far preferire dei porti anche più lontani e delle vie anche più lunghe. Insomma il porto, il doc, e la strada ferrata sono come tre anelli di una medesima catena; sono tre mezzi che cospirano al medesimo scopo. Il doc è il ponte che congiunge la via di mare

con quella di terra. Togliete il doc: il porto e la strada ferrata rimarranno come una comodissima via interrotta da un fosso; il quale basta da sè solo ad impedire ai viandanti il passaggio e a far loro prendere un'altra direzione, pogniamo anche più cattiva e più lunga. Nè varrebbe il dire che in uno degli scali che ci fanno la più formidabile concorrenza, cioè a dire Marsiglia, certe spese sono attualmente più gravi che da noi. Imperocchè prima di tutto Marsiglia, se in questa parte ci sta al disotto, ci supera in tante altre di maggiore momento, come sono le comodità dei magazzini e degli sbarchi. Poi Marsiglia, per il suo grande mercato interno, non è, come noi, nella necessità di attirarsi gli accorrenti con l'esibizione delle migliori condizioni possibili. In ultimo le cause che rendono gravi le spese di cui parliamo a Marsiglia non sono naturali, ma artificiali: e quindi da un giorno all'altro, meglio avvisati dal loro interesse, i Marsigliesi possono aggiungere anche questo ai vantaggi che hanno sopra di noi in tutto il rimanente (*). Niente adunque ci dispensa

(*) Queste presaghe parole erano sotto i torchi allorchè ci pervenne la nuova che, mentre qui si discute, a Marsiglia si è già deliberata la erezione di un gran doc (V. il *Courrier de Marseille* N. 2622, ed il *Corriere Mercantile* N. 75). Quella Marsiglia che già possiede un capacissimo e ben difeso porto: 2500 metri di calate a cui può approdare ogni sorta di navi: vasti depositi ove vengono accolte 107,000 tonellate di merci: fortemente si commuove all'udire il progetto del doc genovese, e non si tiene sicura se non vi aggiunge quest'altro perfezionamento. Aiutata, anzi spinta,

dall' impiego di quell' unico mezzo che l' arte ci suggerisce per mettere la nostra piazza in grado di sostenere la concorrenza con qualunque altra.

Molti pensano che, ove fosse eseguito il voluto prolungamento del molo nuovo e compiuta convenientemente l' escavazione del porto, un ordine di estese e comode calate, o banchine, per lo sbarco delle merci potrebbe scusare il doc. Ma, così pensando, non riflettono che colle loro calate o banchine non si provvede che ad UNO dei TRE bisogni a cui fa d' uopo soddisfare; oltrechè quel medesimo a cui si provvede non si soddisfa così pienamente come altrimenti si potrebbe. E per vero; colle calate o banchine si abbreviano d' assai le stallie dei bastimenti agevolando l' operazione dello scarico delle merci ; ma nè si supplisce al difetto di capaci, acconci e sicuri magazzini per riceverle in deposito; nè, quel che più monta, si diminuiscono menomamente le spese di trasporto dalle calate ai depositi e dai depositi ai carri; le quali, per la permanenza delle cause che le fanno essere attualmente quel che sono, si manterrebbero sempre, nonostante le calate, alla medesima elevatezza. Dippiù: se colle calate

dal Governo che, dopo avere spedito con ogni sollecitudine l' Ingegnere Pascal a studiare i doc di Londra, le offre spontaneo il sussidio di 10 milioni di lire, essa si adopera a tutt' uomo per prevenire il colpo che la minaccia. A Marsiglia dunque si è compreso, più presto che da noi, quali sarebbero gli effetti del nostro doc sul commercio delle due Città rivali. Possa questo salutare avviso aprire gli occhi a coloro che li tengono ancora chiusi!

si renderebbero meno lunghe le stazioni dei bastimenti nel porto, non si otterrebbe però quel risparmio di tempo incomparabilmente maggiore che si ottiene per mezzo dei doc. All' incontro colla costruzione del doc, senza parlare degli altri servizii di sua esclusiva pertinenza, si soddisfa a tutte tre le esigenze ad un tempo; e vi si soddisfa nel miglior modo possibile. Le proposte calate adunque non valgono a surrogare il doc.

Fermata la necessità del doc, sul luogo dove costrurlo non può cadere elezione. Il progetto dell' onorevole Consigliere Gambaro, a giudizio degli uomini di mare e della Commissione eletta a questo proposito dal Governo, non è effettuabile: perchè guasterebbe il porto che si tratta invece di migliorare. Il divisamento della Associazione Marittima Ligure, oltrechè è suggerito come espediente transitorio, non risponde allo scopo; per la lontananza dei magazzini dalle calate, e per la pochissima estensione di queste ultime. Il giardino del Principe Doria, indicato dal Sig. Michele Erede, potrà col tempo servire per stabilirvi un doc succursale; ma non si presta, per l' insufficienza dello spazio, a quello che attualmente ci occorre. L' unico locale, che riunisca in sè le volute condizioni della posizione sul mare, della vicinanza al debarcadero della strada ferrata, e della sufficiente ampiezza, è quello della Darsena.

Riconosciuti da una parte i mali del nostro commercio, dall' altra i rimedii, la Commissione si è fatta a conside-

rare che cosa potrebbe e dovrebbe fare il Municipio per apprestare questi ultimi.

La strada ferrata, il prolungamento del molo nuovo, l'espurgazione del porto, le calate per il racconciamento delle navi sono tutte cose che dipendono dall'azione esclusiva del Governo; in esse adunque al Municipio non rimane altro ufficio che quello di unire la sua alla voce dei Consiglii Provinciale e Divisionale, della Camera di Commerc o, dell'Associazione Marittima Ligure e del Pubblico per sollecitare, pregare, scongiurare il Governo a continuare con ogni alacrità la grande opera già incominciata della strada ferrata, e ad intraprendere prontamente ed energicamente i lavori del porto.

L'unica cosa in cui il Municipio può prendere una ingerenza più diretta e soddisfare esso medesimo ai richiami del commercio è l'erezione del doc. Vero è che anche a questo mostra di voler provvedere il Governo: come ne fa fede il progetto di legge presentato alla Camera dei Deputati nella seduta del 3 febbraio 1851 dal Ministro di Marina, Agricoltura e Commercio, e la superba relazione che lo accompagna; dalla quale si raccoglie che anche il Governo considera come una condizione *sine qua non* della prosperità del nostro commercio la trasformazione della Darsena in deposito commerciale. Ma non sarebbe assai meglio se il Municipio, secondando le alte vedute del Ministero, prendesse in questo affare una potente iniziativa, e deliberasse esso medesimo l'esecuzione di

una impresa a cui è attaccata la nostra esistenza commerciale?

Ecco la questione che veniva a porsi da se medesima dinanzi alla Commissione. E, dopo averla ben discussa e ponderata, essa non esitò a pronunciare che, ove l'impresa potesse mandarsi ad effetto dal Municipio senza alcun discapito delle sue finanze, sarebbe suo vero e stretto debito di assumersela. Conciossiachè, se l'impresa viene assunta dal Municipio, primieramente si mette al sicuro l'incarnazione di un disegno il quale, non ostante il progetto del Governo, potrebbe ancora andar in fumo, o per lo meno essere rimandato alle calende greche. Secondariamente si scansa il pericolo che lo stabilimento vada a cadere in mano di una compagnia straniera: la quale per le sue alte aderenze, e per i suoi forti appoggi potrebbe mettere in compromesso la nostra indipendenza, o per lo meno dar luogo a collisioni d'interessi nelle quali la sorte dei piccoli Stati è quasi sempre di soccombere: oltrechè si taglierebbe il filo a certi pretesti che la gelosia delle altre Potenze non mancherà di metter fuori. Inoltre si bandisce affatto il timore di un troppo facile monopolio; conciossiachè in mano dell'Amministrazione Civica lo stabilimento del doc, non avendo altra mira che l'interesse comune, offrirebbe i migliori patti possibili al commercio, lasciandogli nel tempo istesso la massima libertà. Infine il Municipio potrebbe ottenere dal Governo nella cessione della Darsena condizioni più favorevoli che qualsivoglia compagnia privata.

Tutto il nodo della questione si andava dunque ad ag-
gruppare in questo punto: Può il Municipio sobbarcarsi
in una opera di tanta mole senza alcun pregiudizio del
suo erario?

Per risolvere il nodo bisognava conoscere tre cose:
1.° La somma a cui ammonterebbero le spese di primo
stabilimento; 2.° La somma a cui ascenderebbero le spese
annue di amministrazione; 3.° La somma degli introiti
che si potrebbero ricavare annualmente dall' esercizio.

Le cure, le diligenze, gli studi della Commissione fu-
rono pertanto intieramente rivolti all' accertamento di que-
sti tre capi: imperocchè essa non avrebbe mai voluto per
cosa al mondo venirvi a proporre l' esecuzione di una
impresa così colossale senza prima aver acquistato la
morale certezza che il Municipio se la può assumere a
mano salva.

Per la spesa dell' acquisto del locale della Darsena e
la trasformazione del medesimo a doc esisteva già una
perizia formata nel 1849 dalla Commissione d' ingegneri
ed architetti eletta a questo proposito dal Governo, se-
condo la quale il valore della sola Darsena si fa ascen-
dere a L. 6,441,749. 79, e aggiuntavi l' area di S. Tom-
maso, a L. 6,619,847. 36; e la spesa della riduzione a
L. 2,380,000. Ma il progetto di questa Commissione era
ben lungi dall' appagare i nostri desiderii; perchè, fra
le altre cose, non dava ai magazzini che una superfi-
cie di 88,000 metri quadrati, evidentemente di troppo

inferiore al bisogno. Onde è che, se potevamo fondarci sulla medesima per determinare il prezzo dell'acquisto della Darsena e delle adiacenze di S. Tommaso, non era permesso di valersene per l'altro scopo.

Essendo adunque necessario di far procedere alla formazione di un nuovo progetto e di una nuova perizia, la vostra Commissione ne diede l'incarico a quattro dei più valenti ed esperti Ingegneri che si potessero trovare presso di noi: quali sono i Signori Colonnello Damiano Sauli nostro Ingegnere Capo, il Cav. Enrico Maus Ingegnere Capo del Governo per i lavori delle strade ferrate, Tommaso Robertson praticissimo per questa specie d'opere, e Ignazio Gardella il quale aveva già fatto lunghi studii sulla materia come membro della sullodata Commissione Governativa.

I quattro distintissimi Ingegneri di cui parliamo dopo varii mesi di assidui e conscenziosi studii presentarono il loro progetto con la perizia della spesa.

Ci sarebbe grato di rendere in questa occasione una pubblica testimonianza di lode per il modo veramente degno col quale essi corrisposero alla fiducia che la Commissione aveva collocato nella loro abilità, nella loro onestà e nel loro zelo. Ma gli elogi in bocca nostra potrebbero essere sospetti. D'altronde l'opera loro vi sta dinanzi agli occhi: ed essa si loda abbastanza da sè. Noi ci ristringeremo pertanto a rilevare succintamente quelle parti del loro progetto che hanno una influenza sul successo eco-

nomico della intrapresa; il quale nelle opere di questa fatta dipende in grandissima parte dall'arte del costruttore: come si può arguire da questo notevole fatto. L'area del doc delle Indie Occidentali a Londra era costata agli imprenditori L. 5. 40 al metro quadrato: quella del doc di Santa Caterina L. 105. Nonostante una sì enorme differenza nel costo dell'area, il costo del secondo per ogni tonellata di continenza non ascese che a L. 415, mentre il costo del primo per rispetto alla continenza era asceso a L. 465 per tonellata. Tanto fu più grande l'ingegno dei costruttori del doc di Santa Catterina nel trar profitto da uno spazio che si era dovuto pagare venti volte più dell'altro!

L'area del progettato doc è di 72,000 metri quadrati; sei volte maggiore dell'area dell'attuale portofranco. Di questa area 22,950 metri quadrati sono occupati dalla superficie del canale che fa le veci di bacino: il rimanente dai magazzini e dalle loro adiacenze. Il canale, profondo 7 metri, è capace di contenere contemporaneamente 20 bastimenti della più grossa portata. L'operazione dello sbarco delle merci può eseguirsi in ogni tempo senza interruzione alcuna. I magazzini che s'innalzano a piombo sulle sponde in otto piani presentano una superficie di 153,600 metri quadrati; cioè a dire più che cinque volte maggiore di quella dei magazzini del portofranco: e che dà una capacità di 75,000 tonellate all'incirca. Le merci si fanno ascendere dai basti-

menti sottostanti ai diversi piani dei magazzini per mezzo di grue capaci d'innalzare dalle 5 alle 30 tonellate; e si fanno circolare nell'interno con carretti scorrenti sopra piani inclinati. Gli ordigni e gli apparecchi meccanici sono messi in moto da una macchina a vapore. La posizione riparata del canale, l'immediato contatto dei bastimenti colla fronte dei magazzini, i potenti motori meccanici che si adoprano, permettono ad un bastimento di 1,100 tonellate di deporvi il suo carico nello spazio di tre giorni; e ad un bastimento di 360 tonellate, nello spazio di ventiquattro ore. La distribuzione interna dei magazzini è la più acconcia per eseguirvi con bell'ordine le operazioni della verificazione, del condizionamento e dell'accatastamento delle merci, e per conservarvele sane e salve. Alle spalle dell'edifizio è una strada a rotaie ove possono arrivare i vagoni della strada ferrata ed i carri: sui quali le merci sono parimenti calate colle grue che escono dai finestroni, come dalla parte del bacino. Per una breve via sotterranea i vagoni arrivano fin sotto il debarcadero della strada ferrata; al cui livello vengono innalzati per mezzo di una macchina.

Ecco in breve l'economia del disegnato doc. Le maggiori particolarità si attingeranno dal rapporto degli Ingegneri, e dai tipi, piani, spaccati, che lo accompagnano.

La spesa della costruzione di questo gran deposito commerciale, compreso la macchina a vapore, gli attrezzi

ed ogni cosa, ascende secondo la perizia a L. 9,700,000.

Il prezzo di acquisto della Darsena e delle adiacenze di S. Tommaso fu estimato, in conformità della perizia della Commissione Governativa del 1849, di L. 6,620,000.

A queste due somme, le quali ammontano insieme a L. 16,320,000, vuolsi aggiungere l'interesse del capitale sborsato durante l'eseguimento dei lavori. L'ammontare di questo interesse non si può determinare con esattezza: perchè dipende dal tempo che verrà impiegato nel compimento dei lavori, e dalle varie scadenze dei pagamenti che si andranno di mano in mano facendo. Ma, se si considera che più di una terza parte della somma totale spetta al Governo, dal quale dobbiamo attenderci le maggiori agevolezze, ognuno si persuade che la somma di cui parliamo non può essere di gran momento. Nonostante per metterci al sicuro, e per coprirci eziandio da qualunque aumento eventuale negli altri due capi, la porteremo a L. 1,680,000. La somma delle spese di primo stabilimento sarebbe dunque in totale di L. 18,000,000.

Tutti sanno quanto sono in generale fallaci e traditrici le perizie degl' ingegneri, o architetti. Nascerà quindi il sospetto che non ci arresteremo a questa cifra: alla quale terrà poi dietro la solita coda.

La Commissione non ha chiuso gli occhi su questo pericolo. Ma esaminando l'esattezza, la precisione, la scrupolosità ed, anzi diremo, la larghezza con cui furono fatti i calcoli così delle opere, come dei prezzi: e conside-

rando inoltre l'indole degli uomini che hanno firmata questa perizia si è convinta non solo nón esservi nel caso nostro da temere che la spesa effettiva abbia da superare le presunzioni: ma anzi esservi ogni ragione di credere che sarà per rimanere molto al disotto; tanto più dopo l'addizione che essa ha fatto alla perizia degli Ingegneri di altre L. 1,680,000. Onde è moralmente certa che le spese di primo stabilimento non saranno mai per eccedere la cifra presuntiva di 18 milioni di lire.

Le spese annuali dello stabilimento furono calcolate nel rapporto degl'Ingegneri in L. 1,097,000; specificate in questo modo: 1.° Interesse del capitale di primo stabilimento al cinque per cento L. 816,000; 2.° Spese di amministrazione L. 37,000; 3.° Stipendio di quattordici custodi a L. 1500, L. 21,000; 4.° Salario di 98 facchini a L. 1100, L. 107,80; 5.° Mantenimento della macchina a vapore e delle grue L. 15,200; 6.° Riparazioni degli edifizii L. 100,000.

La Commissione vuole invece darvi una stima più larga. Avendo essa elevato la spesa di primo stabilimento a L. 18,000,000, è d'uopo portare l'interesse del capitale a L. 900,000. Dippiù essa pensa di ingrossare di altre L. 19,000 le spese di amministrazione calcolandole così in totale a L. 300,000. Siccome i computi degl'Ingegneri erano già bastevolmente grassi, come lo mostra l'articolo delle riparazioni agli edifizii messo in conto per L. 100,000: così essa non dubita di affermare che le spese annue non

potranno mai in alcun caso oltrepassare la somma da essa presunta di L. 1,200,000.

Restava a determinare la somma degl' introiti che si potranno ricavare dall' esercizio del doc. Questo era il punto più importante, e nello stesso tempo il più scabroso. La Commissione usò quindi tutte le diligenze e le cautele immaginabili per giungere alla desiderata certezza. I quadri statistici che essa produce in appoggio dei suoi calcoli presuntivi ne fanno chiara prova.

Il prodotto degl' introiti ricavandi dal doc si compone di due fattori: la quantità delle merci che somministreranno alimento alle sue operazioni: i prezzi a cui verranno sottoposte. Bisognava dunque prima di tutto determinare presuntivamente la quantità delle merci che alimenteranno lo stabilimento. Conveniva in secondo luogo fissare i prezzi a cui si potranno sottoporre nelle diverse operazioni: avendo di mira che lo scopo di questo stabilimento è di ridurli al minimo possibile.

Le indagini praticate per conoscere la quantità delle merci su cui si può fare assegnamento diedero i seguenti risultati: 1.º I bastimenti di ogni bandiera entrati nel porto di Genova nel quinquennio 1846-1850 ascendono in media al numero di 6825 per anno, della complessiva portata di 462,260 tonellate. Nel 1851 il numero dei bastimenti salì fino a 7323, e le tonellate a 514,199. Sopra questa somma totale i bastimenti a vela di ogni bandiera appartenenti al commercio esterno sono in nu-

mero di 2598 della portata in complesso di 296,887 tonellate (V. le tabelle N. I, II, III, IV); 2.º Il movimento delle merci di entrata e di uscita nel 1845 fu di 731,207 tonellate: nel 1850 di 905,920 tonellate: nel 1851 di 971,793 tonellate (V. le tabelle N. II, III, IV); 3.º L'ammontare delle sole importazioni nel quinquennio 1841-1845 fu in media di tonellate 385,650 all'anno; nel quinquennio 1846-1850 di tonellate 462,260: e nel solo anno 1851 di tonellate 514,000 (V. le tabelle N. I, II, III, IV); 4.º Le importazioni del solo commercio esterno furono nel 1845 di 292,125; nel 1850 di 333,336; e nel 1851 di 403,287 tonellate (V. le tabelle N. II, III, IV); 5.º Il transito nel triennio 1842-43-44 fu in media di quintali 205,416; nel 1847 di quintali 369,135 (V. la tabella N. V). Da quell'anno in poi non si è potuto raccogliere dalla dogana le cifre esatte; mà essa lo fa ascendere approssimativamente a 460,000 quintali; 6.º Le importazioni dei grani dal 1820 al 1850 ascesero in media a 1,096,334 quintali all'anno (V. tabella N. VI). Il deposito abituale dei grani è notoriamente estimato in media di 300,000 quintali; 7.º Le merci che si trovano attualmente nei depositi fittizii o che sovrabbondano, standovi in disagio, nel Portofranco occupano, dietro un calcolo approssimativo, la superficie di 111,210 metri quadrati e si possono stimare a un dipresso di 50,000 tonellate (V. la tabella VII).

Partendo da questi dati di fatto che rappresentano lo stato attuale del nostro commercio e senza fare nessun

caso del suo futuro incremento, la Commissione crede di non andar errata conchiudendone: 1.° Che non potranno entrare annualmente nel doc sia per deposito, sia per transito, sia per il consumo interno, meno di 250,000 tonellate di merci; 2.° Che nei magazzini del doc non vi potranno mai essere meno di 100,000 metri quadrati occupati dalle merci in deposito.

A guarentire la prima cifra di 250,000 tonellate di merci da entrare annualmente nel doc, basta l'osservare che le sole importazioni del commercio estero, quelle appunto che hanno da fornirvi l'alimento, furono nell'anno scorso di 403,237 tonellate; cioè a dire 153,237 tonellate più che noi non supponiamo essere per entrare nel doc.

Se si conoscesse il rapporto che esiste fra il movimento delle merci di questa piazza ed il deposito, dal dato accertato di 971,793 tonellate, che fu il movimento del 1851, si potrebbe con sicurezza inferire il numero delle tonellate abitualmente in deposito nel nostro emporio: e da questo numero dedurre se il doc potrà avere costantemente tante merci in deposito da occupare 100,000 metri quadrati, che è l'altra cifra da noi supposta. Ma questo rapporto per mancanza di buone statistiche rimane ignoto. Per altro se si considera che il nostro calcolo di 100,000 metri quadrati suppone 45,000 tonellate circa di merci in deposito; confrontando questo numero con quello del movimento generale delle merci nel 1851, che

fu poco meno di un milione di tonellate, e con l'altro delle 250,000 tonellate che con pieno fondamento si presume dover entrare annualmente nel doc, non si può dubitare che la nostra seconda conclusione non sia posta così in sodo come la prima: tanto più se si riflette che il solo deposito ordinario dei grani occuperebbe 30,000 metri quadrati. Inoltre la induzione ricavata dal movimento della nostra piazza è confermata dal calcolo approssimativo che dietro le più accurate indagini fu fatto delle merci attualmente esistenti o in eccesso nei magazzini del Portofranco, o nei depositi fittizi.

Se queste due conclusioni sono solide, il reddito del doc si può, senza tema alcuna di vedersi smentiti dalla esperienza, presumere nella somma di L. 1,300,000. E in vero; i fitti che si pagano attualmente per la maggior parte dei magazzini del Portofranco sono in ragione di L. 20; quelli dei magazzini più lontani ed infelici, in ragione di L. 6 per metro quadrato. Fra questi due termini estremi vi è una scala progressiva secondo la posizione e la bontà dei magazzini sparsi per la città. La media dei fitti attuali è dunque di L. 13 al metro quadrato. Fissando nei magazzini del doc il fitto medio di L. 10, il che permetterebbe di far discendere il fitto per i grani a L. 5, la riduzione sarebbe più che sufficiente per assicurare al doc la preferenza. Ora 100,000 metri quadrati affittati in ragione di L. 10 per metro danno un prodotto annuo di L. 1,000,000.

Le spese locali di trasporto sono la piaga più grave del nostro commercio: il quale richiede qui più che in altra cosa una radicale medicina. Dalle informazioni diligentemente assunte, il risultamento delle quali si vedrà più per minuto nella tabella N. VIII, si è rilevato: 1.º Che il costo del trasporto dal bordo al Portofranco o ai depositi fittizii e da questi al bordo per la riesportazione ascende in complesso, presa una media, per le diverse merci a L. 12. 53: e per i grani a L. 6. 18 la tonellata; 2.º che il costo del trasporto dal Portofranco o dai depositi fittizii ai carri ascende in media per le diverse merci a L. 13. 53: e per i grani a L. 7; 3.º Che il costo del trasporto dal bordo ai carri nel transito diretto è in media di L. 8. 81 per le diverse merci: e di L. 3. 60 per i grani; 4.º Che la sola spesa del trasporto delle merci dal bordo ai ponti o al portone, la quale va a carico dei bastimenti, è in media di L. 1 la tonellata per le diverse merci: e di Cent. 43 per i grani.

Ciò posto, riducendo qui ora per semplicità a due le operazioni, cioè a dire l'entrata delle merci nel doc, e l'uscita delle merci dal doc, e fissando il prezzo medio di L. 1 per tonellata tanto all'una operazione, quanto all'altra, si porterebbe una diminuzione tale nelle spese locali di trasporto da superare ogni aspettativa. In fatti: con la tenuissima spesa di L. 2 per tonellata si farebbe passare una merce dal bordo dei bastimenti sui vagoni della strada ferrata o sui carri, ovvero nuovamente a bordo per

la riesportazione: e parimenti colla medesima spesa si farebbe passare la merce dai vagoni della strada ferrata o dai carri al bordo dei bastimenti. Stando a questo prezzo medio, la spesa a carico dei bastimenti per l'operazione dell'entrata delle merci nel doc, o per quella dell' uscita in caso di riesportazione, si potrebbe ridurre in media a cent. 25: e quella a carico dei negozianti in media a cent. 75: e trattandosi in ispecie di grani, genere per cui bisogna fare il massimo ribasso, la spesa a carico dei bastimenti si potrebbe ridurre a cent. 15: e quella a carico del negoziante a cent. 50. Ora basta confrontare questi prezzi con quelli che si pagano attualmente per farsi capaci che con una tale tariffa si sarebbero conseguiti al massimo punto i due scopi prefissi: quello di alleggerire le spese locali di trasporto; e quello di assicurare gli avventori allo stabilimento del doc.

Ma con una tariffa fondata sopra questa modicissima base di L. 2 la tonellata per l'operazione complessiva di entrata e di uscita della merce; il prodotto di questi diritti sopra 250,000 tonellate di merci, che secondo si è veduto non possono mancar di entrare annualmente nel doc, sarebbe di L. 500,000.

Le due fonti principali della rendita dello stabilimento darebbero dunque in totale un prodotto annuo di L. 1,500,000.

Siccome la spesa annua dello stabilimento non ascende che a L. 1,200,000, così vi sarebbe un benefizio netto

di L. 300,000: benefizio più che sufficiente per operare una rapida ammortizzazione del capitale, e per far fronte eziandio alle eventualità impreviste.

Questo benefizio netto di L. 300,000, il quale corrisponde all'interesse dell'1 $^2/_3$ per $^0/_0$ sul capitale, parrà forse troppo modico a coloro che hanno l'esperienza dei progetti delle imprese industriali e commerciali: i quali non ottengono credito, se i benefizii presunti non offrono un margine così ampio da lasciar sempre un conveniente profitto, anche fattavi la solita tara. Ma noi pregheremo queste savie persone a riflettere: prima di tutto che qui non si tratta di una speculazione commerciale, ma di un'opera pubblica: per cui la nostra mira non deve essere di farvi dentro dei larghi guadagni, ma solo di rimborsarsi delle spese. Secondariamente che la Commissione essendosi proposta, non di uccellare i capitalisti con presentar loro l'esca di vistosi profitti, secondo che sogliono fare gli autori dei progetti delle imprese industriali e commerciali, ma solamente di assicurare l'interesse della Civica Amministrazione, ha tenuto una via intieramente opposta a quella dei progettisti: e invece d'impicciolire le spese e magnificare gli introiti, ha largheggiato nelle prime e sottilizzato nei secondi; essendosi condotta con questa regola: di presumere nelle spese il massimo, e nelle entrate il minimo. Del che si ha un chiaro argomento in ciò che, invece di fondare i suoi calcoli presuntivi sull'aumento che ha da succedere im-

mancabilmente nel nostro commercio, se non fosse per altro per il solo fatto della costruzione del doc, essa non ha preso per base che lo stato attuale delle cose; ed inoltre non ha nemmeno tenuto conto delle altre minori fonti di entrata che può dare lo stabilimento: come sarebbero la somministranza della zavorra e dell'acqua ai bastimenti, il paleggiamento dei grani in deposito, ed altri servizii da prestarsi ai negozianti. Ora che il nostro commercio non sia per ricevere fra pochi anni una notevolissima estensione, niuno è che possa dubitarne. Imperciocchè, anche prescindendo dal compimento della strada ferrata dal nostro porto fino alla Svizzera, anche prescindendo dalla rivoluzione che porterà nel commercio delle Indie Orientali la strada ferrata da Suez ad Alessandria d'Egitto, chiunque non ignora che, o per difetto di capaci depositi, o per la gravezza delle stallie, o per l'enormezza delle spese locali di trasporto il commercio dei legnami del Baltico, degli stracci, del catrame, del carbone fossile, dei marmi di Carrara, dell'olio, dei vini, degli spiriti, dei grani, dei salumi o non ha mai potuto allignare, o è stato costretto ad emigrare in tutto o in parte in altri porti del Mediterraneo, chiunque, diciamo, conosce queste cose non può non tenere come certo che quando le tre cause che lo allontanano da noi saranno, mediante la costruzione del doc, intieramente rimosse, ciò solo basterà a portare un considerevole incremento nel traffico della nostra piazza.

Vedete adunque quanto sarebbe stato facile alla Commissione di guadagnarsi l'animo vostro con l' incentivo di un larghissimo benefizio, se la sua intenzione fosse stata questa. Dippiù, indipendentemente da ogni previsione del futuro, essa non aveva da far altro che portare il fitto medio dei magazzini a L. 12, e il prezzo medio delle due operazioni di entrata e di uscita a L. 2. 50 (il che avrebbe sempre offerto una insperata riduzione nelle spese locali di trasporto e deposito) per accrescere di altre L. 325,000 il benefizio netto: il che lo avrebbe portato al 3 $^{1}/_{2}$ circa per $^{0}/_{0}$. Ma la Commissione volle piantarsi sopra un terreno così solido che non fosse mai per sdrucciolarle sotto i piedi. E ristrinse per conseguenza il benefizio a quanto bastava per assicurare gli interessi della civica finanza.

Gli Ingegneri, come si scorge nel loro rapporto, avevano calcolato la somma presuntiva delle entrate in L. 1,603,800, distribuita in questo modo: fitti dei magazzini L. 1,228,800: diritti per le operazioni d'entrata e di uscita L. 375,000. La Commissione, oltre di essere stata assai più moderata nella cifra totale, che per lei fu ridotta a L. 1,500,000, ha creduto che in proporzione delle spese attuali fosse troppo alta la media dei fitti in L. 12; epperciò la ristrinse a L. 10: e troppo bassa la media dei diritti per le operazioni di entrata e di uscita in L. 1. 50: e così la portò a L. 2.

Fatta sicura che l'impresa del doc potrebbe essere

condotta ad effetto dal Municipio senza il suo minimo scapito, la Commissione passò allora ad occuparsi del modo con cui l'Amministrazione Civica avrebbe a procurarsi il danaro necessario per far fronte alle spese di primo stabilimento. Vi erano due vie: o mettersi alla testa di una associazione di capitalisti, o aprire un imprestito. Il primo espediente presentava le medesime difficoltà e i medesimi pericoli che s'incontrerebbero nel lasciare la cura della impresa ad una compagnia privata. La Commissione fu quindi condotta ad abbracciare il secondo.

Dietro ciò, avuto riguardo allo stato attuale del credito della Città, formò un progetto d'imprestito sulle seguenti basi. I sovventori avrebbero un'ipoteca speciale sul fondo. Si emetterebbero tante cedole, quante ne fa d'uopo, di L. 1000 cadauna. Le cedole porterebbero l'interesse del 4 per °/₀. L'estinzione si formerebbe mediante estrazioni semestrali. Le cedole estratte godrebbero di un benefizio del 10 per °/₀; oltre due premii di L. 5000 l'uno per ciascuna estrazione alla prima e all'ultima delle cedole estratte. Per tal modo con una somma di L. 990,000 all'anno, la quale corrisponde all'interesse del 5. $^1/_2$ per °/₀, si estinguerebbe il debito nel corso di quarant'anni e mezzo. Se l'imprestito fosse contratto in questi termini, siccome il benefizio netto calcolando l'interesse del capitale al 5 per °/₀ sarebbe stato di L. 300,000; così, pagati gli interessi e il fondo di ammortizzazione, resterebbe ancora di L. 210,000. Per altro questo progetto d'imprestito non

si deve prendere come una cosa definitiva. È solo al momento in cui si dovrà aprire che si potranno stabilirne immutabilmente i modi e le condizioni. Ma le ultime vicende del credito sì pubblico, che privato, in Europa: come sono la riduzione dello sconto nelle banche d'Inghilterra, e di Francia; l'aumento dei fondi pubblici in generale; la conversione della rendita 5 per °/o operata ultimamente in Francia; sono indizio di una abbondanza tale di capitali sul mercato da lasciar presagire che l'imprestito nostro si potrà contrarre, quando ne verrà il taglio, con patti anche migliori di quelli che furono per una certa norma stabiliti nel presente progetto.

Dimostrato il punto essenziale che il Municipio potrebbe assumersi l'esecuzione della impresa senza alcun pericolo di aggravare le sue finanze, è d'uopo fermarsi un momento a considerare il gran bene che si farebbe con questa opera al Commercio, alla Città e allo Stato.

Primieramente colla trasformazione della Darsena in un grande deposito commerciale si fornirebbe al commercio quelli ampii, comodi e sicuri magazzini di cui da molto tempo si sente, e si sentirà molto più in appresso, il bisogno.

Secondariamente col ridurre il tempo della stazione dei bastimenti nel porto per lo scaricamento delle merci in media da venti giorni a uno si farebbe ogni anno un guadagno (anche a non tener conto se non del numero dei bastimenti che frequentano attualmente il nostro porto)

di due milioni e mezzo di lire circa secondo i calcoli dell'Ingegnere Chiavacci, o di un milione e mezzo circa secondo i computi dell'Ingegnere Maus.

In terzo luogo col ridurre i fitti dei magazzini a L. 10 in media per metro quadrato, e non facendo caso che del deposito attuale, si otterrebbe un guadagno di circa un milione e mezzo di lire all'anno.

In quarto luogo la riduzione delle spese locali di trasporto alla media di L. 2, per le sole 250,000 tonellate che entrerebbero nel doc, darebbe un guadagno annuo di circa due milioni e mezzo di lire.

In quinto luogo sia colla costruzione dei magazzini che mancano, sia colla riduzione così notevole delle spese, sia coll'abbreviare in siffatto modo la stazione dei bastimenti nel porto, si assicurerebbe, non solo la conservazione, ma l'incremento naturale del commercio della nostra piazza messa in grado di sostenere sotto questo rapporto vantaggiosamente la concorrenza con qualsivoglia altra piazza del Mediterraneo o dell'Adriatico.

In sesto luogo si arricchirebbe il nostro commercio di un altro utilissimo instrumento di circolazione, quale è quello degli *Warrants*, ossia certificati di deposito.

In settimo luogo liberando i commercianti della cura di eseguire e sorvegliare essi medesimi le operazioni del ricevimento, della verificazione, del condizionamento, dell'allogamento, della custodia, e della consegna delle merci, si farebbe loro risparmiare moltissimo tempo e molte altre spese oltre quelle sovramentovate.

Inoltre per le merci che entrano nel doc si potrebbe ottenere molta semplificazione nelle formalità doganali, economia di spese per il Governo, diminuzione di vessazioni per i privati, e guarentigie maggiori contro il contrabbando.

Finalmente, compiuto il corso della esdebitazione, il Municipio verrebbe a possedere libero e franco uno stabilimento che non potrà dare in quel tempo meno di due milioni di rendita; il che permetterà ai nostri successori e di alleggerire le tasse che pesano sul popolo, e di compiere altre grandi opere di utilità pubblica. E tutto questo senza parlare della floridezza generale che si spargerebbe per tutte le classi dei cittadini, e dell' aumento considerevole che il Municipio troverebbe nel principal nerbo delle sue rendite che è il dazio di consumo.

L' intimo convincimento del buon successo dell' intrapresa considerata dal lato dell' interesse delle finanze civiche, e la seducente previsione degli immensi vantaggi che sono per scaturire da questa fecondissima sorgente non potevano lasciare in forse la Commissione se dovesse o no venirvene a proporre l' eseguimento. L' unico dubbio che ancor le rimaneva era questo; se l' opera si avesse da compiere tutto ad un tratto, oppure a diverse riprese; cominciando intanto a mandarne ad effetto una parte. Ma due considerazioni la fecero inclinare verso questo ultimo partito. L' una è che, se si volesse eseguire il progetto per intiero, converrebbe aspettare ancora varii anni,

perchè il Governo non potrà abbandonare tutto il locale della Darsena se non dopo la costruzione del nuovo arsenale: e i bisogni del commercio non consentono una così lunga dilazione. L'altra è che, adottando il partito della esecuzione parziale, primieramente non si porta tutto ad un tratto sul mercato una domanda troppo grande di capitali che farebbe alzare le pretensioni dei sovventori: secondariamente non si sta tanto tempo in disimborso di una enorme somma prima che sia per dare alcun frutto: da ultimo si fa un saggio in proporzioni più piccole che ci fornirà una preziosa esperienza per il rimanente.

Dietro queste riflessioni fu dato incarico agli Ingegneri di formare anche il progetto di una esecuzione parziale: alla quale fortunatamente molto bene si accomodavano il locale della Darsena e le esigenze della Marina Militare.

Il progetto parziale formato secondo queste vedute darebbe per ora un sufficiente sfogo al commercio. Imperocchè i magazzini di questa prima parte del doc avrebbero una superficie eguale a quella dei magazzini del Portofranco, cioè a dire di 30,000 metri quadrati all'incirca; il bacino sarebbe capace di contenere 10 bastimenti ad un tempo; l'opera potrebbe essere condotta a termine in due anni; e così presso a poco verso il medesimo tempo in cui sarà compiuta la strada ferrata da Genova a Torino.

Peraltro anche qui era d'uopo assicurarsi se gli introiti di questa parte del doc combinati colle spese di primo stabilimento e colle spese annue saranno tali da

mettere al coperto l'interesse della finanza civica. La Commissione non ommise di farlo.

La spesa della costruzione ascende secondo la perizia degli Ingegneri a L. 2,906,000. Il prezzo dell'acquisto di questa porzione della Darsena, dove non vi sono quasi fabbricati, non può eccedere la somma di L. 2,000,000. Aggiuntovi l'interesse del capitale sborsato durante l'esecuzione dei lavori, nel quale non computiamo la somma dovuta al Governo perchè non ci niegherà al certo una mora di due anni, le spese di primo stabilimento si possono dunque fissare senza tema di rimaner al disotto delle presunzioni in L. 5,000,000.

Le spese annuali non potrebbero oltrepassare la somma di L. 400,000; cioè a dire L. 250,000 per l'interesse del capitale al 5 %; e L. 150,000 per le spese di amministrazione; calcolo assai lato perchè si suppone la metà della spesa presunta per l'esercizio dell'intiero stabilimento.

Gli introiti si possono estimare con ogni sicurezza in L. 460,000; cioè: 1.º Fitti dei magazzini: 30,000 metri quadrati a L. 10 per metro, L. 300,000; 2.º Diritti per le operazioni di entrata e di uscita sopra 80,000 tonellate di merci a L. 2 per tonellata, L. 160,000.

Che sia da contare sopra l'affitto di 30,000 metri quadrati è reso certo dalla dimostrazione che, se ci fossero, se ne potrebbero avere continuamente affittati 100,000 metri quadrati. E parimenti che non si abbia a temere una entrata minore di 80,000 tonellate di merci all'anno

nel doc è assicurato dalla dimostrazione che, se ci fosse luogo, non vi entrerebbero meno di 250,000 tonellate.

Le spese annue essendo di L. 400,000 e gli introiti annui di L. 460,000 vi sarebbe dunque un benefizio netto di 60,000. Il quale sarebbe portato a L. 85,000 se la Città potesse prendere, come potrà prendere senza dubbio, il danaro ad imprestito all' interesse del 4. $^1/_2$ per $^0/_0$. Somma più che bastevole a far fronte alle eventualità impreviste: perchè qui non vi è nemmeno da dedurre il fondo per l'ammortizzazione: essendochè questa operazione, a nostro avviso, non dovrebbe aver cominciamento se non dopo che si fosse messo mano all' altra parte dell' opera e chiuso l' imprestito intiero. Il successo della impresa nella sua esecuzione parziale è dunque ancora più sicuro che non è quello della esecuzione totale.

Ottenuta quella certezza morale che si cercava, altro non resterebbe alla Commissione che di soddisfare al suo vivissimo desiderio di proporvi l'imprendimento di un' opera, che come ha da restaurare la fortuna del commercio genovese, così deve rendere benemeriti della patria coloro che l'avranno deliberato. Ma al modo istesso che la Commissione non si ha nascosto le difficoltà e i pericoli dell' intrapresa, nemmeno ha voluto dissimularsi le preoccupazioni, le avversioni, le opposizioni che il suo disegno sarà per incontrare tanto nel seno di questo Consiglio, come al di fuori. Perciò essa non crederebbe di aver pienamente adempiuto al suo ufficio, se prima non

si avesse sgombrato la via dando una risposta anticipata agli obbietti con cui si attende di veder oppugnata la sua proposta.

La prima classe di avversarii, e certamente i più temibili, si compone di coloro i quali, chi per una ragione chi per l'altra, vedono di mal occhio il progetto del Governo di trasferire l'Arsenale militare nel Golfo della Spezia. Costoro non mancheranno di promuovere la questione pregiudiziale della possibilità e convenienza della esecuzione di quel, come essi dicono, gigantesco disegno; e trincierati in questa posizione non vorranno permettere al Consiglio di passar oltre se prima non si sarà pronunciato sulla questione preliminare.

Noi però crediamo che indarno con siffatta difesa tenterebbero di contenderci il passo. L'esecuzione del progetto di trasformare la Darsena in doc è, senza dubbio, subordinata all'effettuazione dell'altro più vasto progetto del Governo di traslocare l'Arsenale marittimo alla Spezia o altrove. Se questo ultimo fatto dipendesse dal nostro arbitrio, certamente sarebbe allora il caso di decidere le questioni pregiudiziali: se esso fatto sia possibile: se, essendo possibile sia utile allo Stato: se essendo utile allo Stato, non sia lesivo degli interessi di Genova. Ma il fatto di cui si tratta è al tutto indipendente dalla nostra volontà. Le questioni circa la possibilità e la utilità della sua esecuzione sono di competenza di un Tribunale assai più alto del nostro: e che è già stato investito della cognizione

della causa. Questo Tribunale è il Parlamento: al voto del quale noi tutti dobbiamo chinare reverenti la fronte. Se esso adotterà il progetto del Governo, a noi, piaccia o non piaccia, converrà lasciar partire l'Arsenale militare dal nostro porto. Se il progetto verrà rigettato, e allora con quello del Governo cadrà anche il nostro. Che servirebbe adunque l'occuparsi dell'esame se il traslocamento dell'Arsenale militare alla Spezia superi o no le forze dello Stato, sia o no di pregiudizio alla nostra Città? Noi dobbiamo lavorare sull'ipotesi, d'altronde ben naturale, che il progetto del Ministero venga accolto favorevolmente dalle Camere; e cercare che cosa in questo caso si potrebbe fare da noi per beneficare il nostro commercio, per arricchir Genova, per compensarla di ciò che perderebbe col cento per uno. Ma se gli oppositori non potranno disconoscere la nostra impotenza ad impedire l'avveramento del fatto da essi temuto, ripiegheranno almeno con dire: che l'adozione del progetto del doc implica l'adesione al progetto del traslocamento dell'Arsenale militare alla Spezia: e che, se si è persuasi che questa impresa è rovinosa per lo Stato e pregiudizievole a Genova, non si deve nemmeno con un voto implicito approvarla e con agevolarne l'effettuazione favorirla. Ma qui piaccia ai nostri avversarii di distinguere avanti ogni cosa l'interesse dello Stato, dall'interesse municipale. In quanto all'interesse dello Stato, la cura del medesimo è fuori affatto delle nostre attribuzioni: e dobbiamo lasciarne il pensiero a

chi è dallo Statuto incaricato di zelarlo. L'entrare nella
discussione del progetto del Ministero per vedere se mette
o no in compromesso gli interessi dello Stato, non solo sa-
rebbe una usurpazione dell'altrui provincia, ma una man-
canza di fiducia e di rispetto verso i mandatarii della Na-
zione. In quanto poi all'interesse municipale, senza instituire
il paragone fra i vantaggi di possedere l'Arsenale militare
e quelli di avere invece il doc, paragone che in serio non
si può instituire, faremo solo osservare, le ragioni che mi-
litano così pro, come contro, il progetto del traslocamento
dell'Arsenale alla Spezia essere di tanto momento e toc-
care degli interessi così vitali dello Stato che fa propria-
mente ingiuria al Parlamento chi suppone il potere di
far tracollare la bilancia piuttosto da una parte che dal-
l'altra nel granellino dell'incomodo sentito da Genova per
la perdita della Marina militare, quando anche non ne
fosse compensata a mille doppii dal suo succedaneo. Le-
viamoci dunque dal capo questo vano timore che il nostro
voto implicito possa esercitare alcuna influenza sulla de-
cisione delle Camere. E, se vogliamo bandire ogni scru-
polo, dichiariamo pure che noi non intendiamo emettere
alcuna opinione sul merito del progetto del Governo, e
che la nostra deliberazione è presa solo nella previsione
dell'evento che esso venga adottato dagli altri due poteri
dello Stato.

La seconda classe di oppositori sarà nei fautori del
progetto di estendere la franchigia all'intiera Città, o

come si suol dire, far di Genova un portofranco; progetto che ha preso senza dubbio molta consistenza ed autorità dopo il voto emesso dal Consiglio Divisionale di Genova nella sua seduta del 23 ottobre 1851: dove fu spacciato ed accolto come una *idea nuova*, *grande*, *vasta*, *generosa*, *feconda dei più grandi ed utili effetti;* e tale in somma da far diventare la nostra piazza il centro del commercio del mondo, la nostra Città la più ricca del globo, e il nostro Stato, per riverbero, il più florido della terra.

Senza lasciarsi abbagliare da sì splendida prospettiva la Commissione si fece ad esaminare freddamente, attentamente e imparzialmente la questione se dal solo fatto di dichiarare Genova portofranco possano scaturire tante meraviglie: ed ebbe con suo grande rincrescimento a convincersi che quel dorato sogno si dilegua al lume della critica.

L'idea di estendere la franchigia a tutta intiera una città di mare, se può essere nuova per la sua applicazione a Genova, non è sicuramente nuova in se stessa: perchè fu posta in pratica da oltre due secoli in molti porti del Mediterraneo, dell'Adriatico e dell'Oceano. Livorno, Civitavecchia, Messina, Ancona, Trieste, Venezia, Nizza, Marsiglia, Cadice, Dunkerque, e non sappiamo se altre città, furono o sono tuttavia città portofranchi. Del merito della istituzione di cui si tratta si può dunque per buona ventura giudicare non per via di congetture, di induzioni,

di presunzioni; ma colla scorta ben più sicura di una lunga esperienza fatta in luoghi, in tempi, in circostanze diverse. Ora studiando il valore intrinseco di questa istituzione commerciale nel passato l'osservatore è colpito da certi fatti che non possono lasciar luogo a verun dubbio nel suo giudizio. Primieramente fra le città dotate della franchigia non se ne conta una che sia salita, in seguito di ciò, ad un grado più alto di quello che occupava prima nel rango delle città commerciali. Imperocchè se alcuna di esse, come Livorno e Trieste, tengono adesso un posto più eminente di quello che avevano nei secoli passati e godono di una prosperità a cui non erano mai arrivate per lo addietro, ciò si deve attribuire a tutt'altra causa fuori quella della franchigia: come lo dimostra il paragone con altre città le quali sotto l'azione della medesima causa non hanno fatto altrettanto: e soprattutto il paragone con esse medesime nei tempi anteriori: giacchè la causa della franchigia esisteva ab antiquo: e il loro progresso commerciale invece non ha cominciato che in tempi assai recenti. Secondariamente questa istituzione, che era in gran voga in Italia sul cominciare del secolo XVIII, invece di pigliar campo e di mettere radice, è andata a poco a poco coll'avanzamento della civiltà perdendo di estensione e di credito: e attualmente il numero delle città portofranchi è molto più ristretto che non fu nei secoli passati. In terzo luogo gli economisti italiani del secolo scorso, i quali ebbero ogni agio

di studiare questa istituzione nei suoi effetti, ben lungi che l'abbiano encomiata, furono unanimi nel condannarla: e il Broggia, scrittore tanto più autorevole in quanto che in lui la scienza era frutto di una profonda pratica del commercio, consacrò un lungo capo della sua stimatissima opera sui Tributi a combattere il pregiudizio dei governi italiani di quei tempi, i quali riponevano nella franchigia delle città di mare la speranza di rilevare il commercio. In quarto luogo gli Olandesi, i Fiamminghi, gli Inglesi, gli Americani degli Stati Uniti che da tre secoli a questa parte ebbero ed hanno il primato nelle faccende commerciali, che nulla lasciarono e lasciano d'intentato per promuovere i loro traffici, che furono e sono, come fecondi nell'inventare, così pronti nell'accogliere qualunque utile trovato, non hanno mai pensato ad introdurre presso di loro una pratica sorta in Italia nei tempi della sua decadenza. In quinto luogo nelle più celebrate opere degli economisti inglesi e francesi, nelle quali si veggono con tanta cura indicate, descritte, raccomandate le instituzioni che meglio conferiscono all'avanzamento della industria e alla prosperità del commercio, nonchè lodato, non si trova nemmeno nominato l'uso della franchigia estesa ad una intiera città. Che più? La città di Marsiglia, a cui la Ristorazione in premio della sua fedeltà alla Monarchia aveva stimato fare un prezioso dono accordandole la franchigia, dopo averne fatto saggio implorò come una grazia che le fosse ritolto l'infausto pri-

vilegio: e parimenti la città di Cadice, dopo che ebbe fatto la prova della franchigia, fu condotta a supplicare il Governo di ripigliarsi il suo dono fatale. Da questi eloquentissimi fatti, anche quando non ci fosse altra dimostrazione, non si sarebbe in diritto di conchiudere che il progetto di estendere la franchigia ad una intiera città non è poi quella gran scoperta che si va decantando; e che in essa si cercherebbe invano la potenza magica di convertire le pietre in oro che certuni mostrano di attribuirvi?

Però la Commissione non vuole contentarsi di questi argomenti di induzione, e dal merito della instituzione in genere passerà a considerarne il suo valore nel nostro caso concreto.

Il principale motivo adotto nelle discussioni del Consiglio Divisionale per preferire il progetto della città portofranco a quello della costruzione di un doc è che questo ultimo non sarebbe mai sufficiente a contenere l'immensa quantità delle merci che affluirebbero nel nostro emporio dopo l'attivazione delle due strade ferrate da Suez ad Alessandria e da Genova al centro della Svizzera. L'estensione della franchigia a tutta la città si ravvisa adunque dai suoi promotori come un mezzo necessario per preparare al nostro futuro commercio una stanza così vasta da poterlo tutto capire.

Noi abbiamo fede quanto altri mai nell'avvenire del nostro commercio: noi siamo persuasi che esso è desti-

nato a prendere, se sapremo profittare della nostra felice posizione, un tale incremento da lasciar poco ad invidiare i tempi che furono. Ma non possiamo illuderci fino al segno da credere che tutto il commercio del mondo verrà a stabilire la sua sede presso di noi. Noi viviamo in mezzo a popoli che, per lo meno, si adopreranno quanto noi per prendere nel commercio del mondo la loro parte. E in mezzo a questa grande concorrenza, che diverrà ogni giorno più attiva e più estesa, non possiamo aspirare fuorchè a quei mercati i quali ci sono riservati dalla nostra postura. Ora ognuno sa fin dove questi mercati si estendono, e sulla carta geografica se ne possono tracciare esattamente i confini e misurare l'ampiezza; e chi ha qualche pratica della statistica commerciale non andrà mai a sognarsi che per dare sfogo a quel commercio che ci è assegnato dalla concorrenza sia d'uopo fare di tutta la nostra Città un magazzino. Inoltre quella parte qualunque, che nel commercio del mondo potrà toccare a noi, non è da credere che abbia da venirci addosso tutto ad un tratto. Gli avviamenti del commercio non si mutano da un anno all'altro; e i nostri affari non potranno crescere che a poco a poco, e ci vorrà del tempo assai prima ch'essi arrivino a toccare quel punto massimo che ci consente la natura delle cose. Ora, se noi vorremo raffrenare la nostra immaginazione nei limiti dello spazio e del tempo, facilmente ci persuaderemo che un deposito franco della capacità di quello che noi proponiamo sarà

per alcuni anni più che sufficiente a contenere le mercanzie ehe arriveranno nel nostro emporio: e ci terremo ben fortunati se in poco tempo piglierà tanto campo da occuparlo per intiero. Che se in seguito il nostro traffico andrà ognora più dilatandosi in modo da non trovar più capienza nel progettato doc: ma allora sarà il caso di pensare a costruirne degli altri; imitando l'esempio di quel savissimo popolo di Londra il quale, osservantissimo, come è, della gran regola pratica che le cose si devono fare a misura del bisogno, secondo il bisogno e dentro i limiti del bisogno, prima costrusse nel 1800 il doc delle Indie Occidentali, poi nel 1805 quello di Londra, poi quello delle Indie Orientali, poi il doc commerciale, poi il doc di *Rotherhithe-East-Country*, poi finalmente nel 1828 il più perfetto di tutti, il doc di Santa Caterina. E se procedendo sempre innanzi il Signore vorrà benedirci in modo che alla estensione del nostro traffico non potranno più bastare nè uno, nè due, nè tre doc, allora noi, o se non noi, i nostri figli penseranno a quelli altri espedienti che saranno suggeriti dalle circostanze. Ma per ora nulla ci avverte, nulla ci presagisce che il progettato doc non sia per adeguare i nostri bisogni: e per conseguenza nulla prova la necessità di fare di Genova un gran deposito franco per albergarvi le merci che affluiranno in questo emporio.

L'altro motivo fatto valere presso il Consiglio Divisionale per dare la preferenza al progetto di estendere

la franchigia a tutta la Città è che questa misura non coterebbe nulla, mentre quella della costruzione del doc richiede una enorme spesa. Sicuramente, se il Legislatore con un solo tratto di penna potesse far scomparire tutte le cause che rendono così lunghe le stazioni dei bastimenti e così gravi le spese di trasporto presso di noi, chi vorrebbe mai rifiutare un mezzo così spiccio e così economico? Ma la questione sta appunto qui. Supponete pure pronunciata la gran parola: Genova è portofranco; avrete con questo sciolto il problema di ridurre al minimo possibile il tempo della permanenza delle navi nel porto, e di diminuire al massimo punto le spese di trasporto dal bordo ai magazzini, e dai magazzini ai vagoni od ai carri? Niente affatto: i medesimi inconvenienti, i medesimi incomodi, le medesime difficoltà; i medesimi ostacoli, le medesime distanze che si lamentano adesso continuerebbero a sussistere. E converrebbe rimettersi da capo a studiare la risoluzione dell' inevitabile problema: ridurre al minimo possibile le spese di trasporto. Perchè, se questo problema non venisse sciolto, si sarebbe lavorato indarno: essendo una vera illusione quella di credere che il commercio sia tanto innamorato della parola *Portofranco* da corrervi dietro anche a costo di consumarvi più tempo e di spendervi più danaro che non farebbe altrove. Che importa, di grazia, al commerciante che il deposito franco sia più o meno ampio, se la merce che deve passare per esso gli viene più cara che in un altro luogo? La dichiarazione

del Legislatore non dispenserebbe adunque dalla necessità riconosciuta, ammessa, confessata da tutti di preparare al commercio i mezzi più facili, più pronti, più economici per scaricare le merci dai bastimenti e farle passare sui vagoni della strada ferrata. Ora il sistema dei doc essendo quello che risponde meglio di ogni altro alle condizioni del problema, anche dopo la estensione della franchigia alla Città intera si sarebbe sempre nella medesima necessità di fare la spesa della costruzione di un doc. Cade adunque la ragione della preferenza che si vorrebbe dare alla misura della estensione della franchigia a tutta la città: che è il risparmio della spesa della costruzione del doc: perchè questa spesa, se si vuole rimediare veramente ai mali del nostro commercio, bisognerà farla ad ogni modo.

I partigiani del progetto che stiamo esaminando fanno inoltre gran caso del vantaggio che otterrebbe il commercio se potesse muoversi liberamente per entro il cerchio delle mura; e vi ha chi ha attribuito a questo disimpaccio delle pastoie doganali nel giro della città una virtù veramente taumaturgica. Ma prima di tutto è d' uopo ridurre ai suoi veri termini siffatto vantaggio: poi è da contrapporvi i danni che la medesima misura partorirebbe dagli altri lati e vedere da che parte preponderi la bilancia. Colui che ha scorto nell' allontanamento della linea doganale la potenza di far miracoli, in primo luogo ha evidentemente confuso la teoria della libertà del

commercio colla teoria dei depositi franchi ; in secondo luogo ha mostrato di non avere una nozione molto esatta di ciò che sia la libertà del commercio. Ha confuso la teoria della libertà del commercio con quella dei depositi franchi supponendo che dallo ampliare semplicemente lo spazio assegnato al deposito franco possano derivare i grandi vantaggi che sono proprii del libero scambio. Ora come ognuno sa i vantaggi del libero scambio hanno il loro fondamento nella divisione del lavoro fra le nazioni, nella cooperazione di tutto il genere umano alla produzione comune: e i vantaggi invece dei depositi franchi hanno la loro ragione di essere in ciò che il negoziante non è tenuto a pagare i diritti doganali se non nel caso e al momento che la merce entra nel consumo. Ma coll' ampliare lo spazio del deposito franco, tanto più in una città quasi esclusivamente commerciale, non si ottiene nessuno degli effetti del libero scambio, perchè non si mette per questo in azione il principio da cui emanano: nè si accrescono quelli inerenti al deposito franco, perchè essi non hanno relazione alcuna colla maggiore o minore ampiezza del deposito. Ha poi mostrato di non possedere una idea esatta della natura della libertà commerciale: perchè la fa consistere nella esenzione dei vincoli doganali, mentre essa sta invece nella abolizione del sistema protettivo. Ciò è tanto vero che i più caldi apostoli del libero scambio, da Adamo Smith fino a Cobden e a Bastiat, non si sono mai sognati di domandare l'abolizione

delle dogane: e tutti i buoni e liberali economisti riconoscono nei diritti doganali una delle migliori fonti d'imposta. Il che dimostra che lo sviluppo, l'ingrandimento, la prosperità del commercio sono perfettamente compatibili con una linea doganale sui confini dello Stato. Gli altri poi i quali dotati di un senso più pratico delle cose non vanno a immaginarsi che la rimozione della linea doganale abbia da dare una scossa elettrica al mondo, avvisano però che, ove più non esistessero impacci doganali tra il porto e la Città, ogni commerciante potendo scegliere quello scalo che più gli accomoda, e stabilire i suoi magazzini dove gli torna più utile, si verrebbero con ciò a diminuire le spese di sbarco e di deposito. Noi non negheremo che se si potesse far senza dell' inciampo delle dogane sarebbe un bel comodo; ma non sappiamo ammettere che nel sistema di cose vagheggiato da costoro le spese locali di trasporto e di deposito possano essere minori che nel sistema del doc: tanto più se fosse rimosso, come nel caso nostro, ogni timore di monopolio; e lo stabilimento appartenesse ad una Amministrazione pubblica la quale non aspiri a dei larghi dividendi, ma solo a rimborsarsi delle spese. O che i principii della divisione del lavoro, della produzione in grande, delle macchine, dei segni rappresentativi sono bugiardi, o che le spese di trasporto e di deposito, fatta ragione di ogni cosa, devono essere minori nel sistema del doc che in qualunque altro sistema. Ma dato pure che in qualche caso

particolare questo preteso vantaggio, del quale ognuno può ora calcolare con giusta misura l'importanza, si potesse verificare, che cosa sarebbe mai a fronte dei danni che deriverebbero dal respingere la linea doganale fino alle porte di terra? Noi non parleremo del colpo mortale che riceverebbero le industrie nazionali per l'impossibilità in cui sarebbero i loro prodotti di sostenere sul nostro mercato la concorrenza estera, perchè, a dir vero, non ci crediamo gran fatto nè anco noi. Non faremo parola delle maggiori difficoltà e delle maggiori spese che porterebbe al Governo la difesa di una linea doganale intorno alla nostra Città: perchè a ciò non si darebbe gran peso. Taceremo che il commercio esterno troverebbe quattro passi più in là le medesime noie, i medesimi incagli, i medesimi vincoli che avrebbe evitato quattro passi prima: perchè è una osservazione troppo ovvia. Chiameremo solo l'attenzione sulle conseguenze economiche di sequestrare la nostra Città dal resto dello Stato, collocandola, sotto il rapporto commerciale, nella condizione di un paese straniero. Il commercio interno è per estensione di oggetti, per quantità di materia, per numero di trafficanti, per frequenza di negozii e per cento altri rispetti di una importanza assai maggiore del commercio esterno, e, se le barriere doganali sono appena sensibili sui confini di uno Stato, divengono insopportabili e perniciosissime fra una parte dello Stato e tutte le altre. Gli inconvenienti, le perturbazioni, i danni, i mali di ogni maniera che derivereb-

bero dalla segregazione commerciale della nostra Città dal rimanente del corpo politico di cui fa parte, sono più facili a comprendersi per intuizione, che a dimostrarsi per discorso. Ma chi vuole formarsene un giusto concetto non ha che a leggere tutto quanto fu scritto nel secolo passato e nel nostro sulle barriere doganali fra le provincie di uno stesso regno: perchè la linea doganale che dividerebbe Genova da tutto il resto dello Stato, sarebbe una vera barriera doganale fra una provincia e le altre. E se questo non bastasse ancora, non vi sarebbe da far altro che informarsi dei motivi per cui Marsiglia e Cadice in tempi a noi vicini chiesero per grazia di essere liberate dalla franchigia: i quali si troverebbero appunto in questa insopportabilità di una barriera doganale all'interno. Si aggiunga che la linea doganale al di là delle mura indurrebbe forse la necessità di portare al di fuori della Città anche il debarcadero della strada ferrata; il che, quando fosse, non ci vorrebbe altro per far respingere un progetto che perciò solo sarebbe esiziale al nostro commercio. Ma, ove pure si potessero conciliare gli interessi della dogana colla situazione del debarcadero sulla piazza del Principe, ciò non sarebbe ottenibile se non per mezzo di un sistema di cautele e di vessazioni doganali da disgradarne ben quelle che si sarebbero evitate da un'altra parte. Ora pesati sopra una equa lance i vantaggi e i danni della linea doganale collocata piuttosto fuori della Città, che fra la Città e i

depositi, dica chi può, essere i secondi superati dai primi; ma la Commissione terrà sempre per fermo che i danni sono incomparabilmente più grandi dei vantaggi.

Finalmente i sostenitori del progetto di dichiarare la città di Genova portofranco hanno benissimo intravveduto l'ostacolo che incontrerebbe nella sua applicazione: ma non lo hanno considerato in tutta la sua estensione, nè datovi il suo giusto peso. Egli è certo che il Governo non si indurrebbe ad accordare la franchigia senza compensarsene con un'imposta equivalente a ciò che perderebbe per l'esenzione dei diritti doganali. Ciò sarebbe richiesto dal principio della eguale ripartizione dei pesi dello Stato, principio di giustizia universale, e reso poi inviolabile dallo Statuto; ciò sarebbe voluto dalle esigenze dell'erario pubblico, il quale non potrebbe sopportare questo diffalco nelle sue entrate. Si può sofisticare quanto si vuole, ma non si arriverà mai più a dimostrare che l'esentare il popolo di Genova dal pagamento dei diritti di dogana non porterebbe in questo caso nessuna violazione dello Statuto. Imperocchè è vero, o no, che, qualunque fosse per essere il vantaggio sia diretto, sia indiretto, dello Stato nella estensione e nella floridezza del commercio Genovese procedenti dalla franchigia, esso l'otterebbe allo stesso modo, sia che per mantenere l'uguaglianza imponesse sopra di noi una tassa speciale equivalente al prodotto dei diritti doganali, sia che ommettesse di farlo? Ma dunque come si può dire che il principio della eguaglianza non è violato perchè l'esen-

zione non andrebbe solo a profitto dei Genovesi, ma anche a benefizio dello Stato? È vero, o no, che, se per l'aumento del traffico e delle ricchezze del popolo Genovese tutte le altre imposte darebbero un prodotto maggiore, esse sarebbero però sempre riscosse nella proporzione medesima con cui sono pagate da tutti gli altri cittadini dello Stato, i quali, oltre di essere soggetti a queste imposte comuni coi Genovesi, avrebbero dippiù da sopportare il peso della imposta indiretta della Dogana? Ma dunque come si può dire che il principio della eguaglianza non sia violato esentando il popolo Genovese da una tassa che tutti gli altri pagano, mentre esso non sopporterebbe le altre che nella proporzione medesima in cui sono pagate in ogni altro luogo dello Stato? La imposizione pertanto di una tassa speciale equivalente al prodotto dei diritti doganali non si potrebbe per verso alcuno evitare. Ora quanto si pensa che sarebbe l'importare di questa tassa? Nel Consiglio Divisionale si è calcolato in L. 300,000. Ma questo computo è evidentemente troppo al disotto del vero. Anche dividendo i 17 milioni e mezzo circa, che è il prodotto totale delle dogane di terraferma, per il numero degli abitanti di questa parte dei R. Stati, la quota di Genova sarebbe un mezzo milione circa. Poi chi sarà per credere che il Governo voglia contentarsi di un calcolo come questo fondato sulla supposizione che tutti gli abitanti dello Stato facciano un consumo eguale degli articoli soggetti ai diritti doganali, mentre ognuno sa che il consumo che si fa di questi ge-

neri nelle grandi città, come Torino e Genova, non è in proporzione alcuna col consumo che ne fanno gli abitanti delle campagne e dei piccoli paesi, i quali formano il maggior numero della popolazione? Noi non temiamo di essere appuntati di esagerazione affermando che l'importare della tassa da surrogarsi al prodotto dei diritti doganali non sarebbe minore di due milioni. Inoltre, se si abolisse la dogana sul consumo interno della Città, converrebbe abolire eziandio il dazio di consumo del Municipio. Questo dazio rende alla Città, anche togliendo dalla sua cifra totale tuttociò che vi ha di fittizio, quasi due milioni di lire. Bisognerebbe dunque sostituire al dazio di consumo un'altra tassa locale di L. 2,000,000. Ora domanderemo noi se sarebbe possibile nello stato attuale del nostro sistema finanziario aggiungere alle altre tasse dirette che già pesano così gravemente sulle nostre spalle queste due nuove tasse dirette dell' importare complessivo di L. 4,000,000? Si risponderà che, se la somma delle tasse non si aumenta, tanto vale a pagarle sotto una forma, quanto sotto un' altra. Qui cadono le medesime obbiezioni che si fanno dagli Economisti alla tassa unica sulla rendita; le quali mostrano che in questa faccenda delle tasse la forma spesse volte si confonde con la sostanza. E noi siamo persuasi che a nessun finanziero, anche il più audace, basterebbe l'animo di aggiungere alle imposte dirette che già gravitano sulla nostra Città il peso di altri quattro milioni di lire.

La nostra opinione sulla inevitabilità di una tassa equipollente spiega perchè non abbiamo fatto alcun caso del vantaggio che trarrebbero dalla franchigia i consumatori, di comprare, cioè, le merci estere più a buon mercato. D' altra parte questo vantaggio non ha che fare colla questione che si agita: se la franchigia gioverebbe al commercio di questa piazza. La qual cosa è tanto chiara che nemmeno dai più entusiasti patrocinatori della franchigia si vede mettere in conto.

Concluderemo adunque che la misura di estendere la franchigia a tutta la Città non è necessaria, considerata dal lato della capacità da darsi per ora al deposito franco; è insufficiente, inefficace, nulla sotto il rapporto dello scopo che ci dobbiamo proporre di diminuire, cioè, al minimo possibile il tempo delle stazioni dei bastimenti e le spese locali di trasporto e di deposito: è più dannosa che utile sotto l' aspetto della liberazione dai vincoli doganali: finalmente è impraticabile avuto riguardo al regime finanziario così dello Stato, come del Municipio.

Dopo coloro che osteggiano il progetto di traslocare l'Arsenale militare alla Spezia, e gli altri che favoriscono il progetto della Città portofranco, si alzeranno contro di noi quelli che si lasciano spaventare dalla grandezza di un' opera, la quale richiede la spesa di 18 milioni. Nello stato delle nostre finanze, ci diranno essi, con un debito di quasi dodici milioni sul collo, come potremmo impegnarci in una impresa per eseguire la quale è d' uopo con-

trarre un altro imprestito di diciotto milioni? E se i vostri calcoli presuntivi andassero falliti, se il successo fosse, contro le vostre previsioni, sinistro, come si farebbe a colmare l'annuo disavvanzo? E non potendo coprire il deficit con nuove imposte, non avremo noi condotto la Città ad una funesta bancarotta?

Il principio da cui muovono siffatte apprensioni onora coloro che se ne lasciano imporre: se non che questi timori ci paiono senza fondamento. In quanto all'aumento del debito civico, se lo scopo del nuovo imprestito fosse una spesa improduttiva, noi saremmo i primi ad opporvisi con tutte le nostre forze. Ma la somma da prendersi ad imprestito avendosi da impiegare nella erezione di uno stabilimento il quale renderà non solo i frutti del capitale, ma anche un fondo per estinguere il debito nel corso di poco più di 40 anni, l'imprestito che si contrae non può intaccare menomamente lo stato delle nostre finanze; ed anzi non può che renderle più floride, sia coi benefizii annui che può dare lo stabilimento oltre gli interessi del capitale e l'ammortizzazione, sia coll'aumento del prodotto del dazio di consumo per l'aumento della popolazione e della ricchezza della nostra Città, effetti immancabili del medesimo stabilimento, sia finalmente per la larga sorgente di entrata che avrà il Municipio nel doc al termine della esdebitazione. In quanto al timore poi che la impresa sia per avere un esito infelice, esso è intieramente eliminato dalla certezza dei dati su cui sono

fondati i nostri calcoli presuntivi così della spesa, come degli introiti, e dalle precauzioni usate per escludere la possibilità di rimanere ingannati. D'altronde se timori, che non hanno altro sostegno fuorchè una mera possibilità, dovessero trattener gli uomini dall'operare, al mondo non si farebbe mai nulla nè di grande, nè di utile: perchè non ci è impresa umana, la quale possa dirsi scevra di eventualità contrarie. Ma non è coi vani spauracchi, colle grette meticolosità che si devono guidare gli uomini nelle loro azioni. La virtù dell'operare consiste nel saper congiungere insieme in bell'accordo la prudenza coll'audacia. Prudenza nel circondarsi di tutti i lumi valevoli a far presagire le conseguenze, a calcolare le probabilità, a misurare i pericoli, ad apprezzare i vantaggi dell'opera che si medita; audacia poi nell'assumerla quando la ragione dimostra che tutte le probabilità stanno in favore del buon esito. Se i savii Legislatori, se i buoni padri di famiglia non avessero mai voluto correre alcun risico al mondo, invece di quelle grandi opere pubbliche, di quelle superbe instituzioni, di quelli utili stabilimenti, in una parola di quella stupenda civiltà che ci hanno lasciato in retaggio le generazioni passate, noi saremmo ancora a vivere la vita nomade delle tribù selvagge.

Altri meno timidi, ma più oculati, osserveranno che, se dai dati raccolti si può acquistare la morale certezza che la speculazione non fallirebbe quando fosse mandata ad effetto da una compagnia privata, i profitti della me-

desima non sono però così sicuri assumendone l' impresa una Amministrazione pubblica: essendo troppo noto come le Amministrazioni pubbliche, per la natura stessa delle cose, sono pochissimo idonee a condurre a buon fine le imprese di questa fatta.

L' obbietto è sicuramente grave e la Commissione lo ha pesato maturamente. Ma, se essa ammette che le Amministrazioni pubbliche fanno in genere cattiva prova quando s' impicciano nelle imprese industriali, è però d'opinione che quella di cui si tratta sia di tal indole da potersi gerire, non certo così utilmente come da una compagnia privata si farebbe, ma almeno senza alcun pericolo di danno, anche da una pubblica amministrazione. Infatti: la natura degli affari che si devono compiere nel doc è tale che si presta comodamente a norme fisse, possibili a stabilirsi anticipatamente con savii regolamenti. La gestione inoltre dello stabilimento è facilmente sindacabile; ed una Commissione sorvegliatrice composta di negozianti appartenenti al Corpo Municipale e alla Camera di Commercio basterebbe a guarentirne il buon andamento. Finalmente alla mancanza d' interesse, che è la ragione precipua per cui le imprese condotte dalle pubbliche amministrazioni non riescono a bene, si potrebbe in gran parte supplire con accordare al direttore dello stabilimento, oltre lo stipendio fisso, una partecipazione proporzionale negli utili. Queste ed altre discipline, che sarebbe facile introdurre nell' amministrazione del doc, allontanerebbero af-

fatto il dubbio del buon successo fondato sulla qualità
dell' intraprenditore. E, se lo stabilimento non darà quei
larghi benefizii che non potrebbero mancare ad una com-
pagnia privata, darà però sempre, per male che vada,
quel tanto che è necessario alla Città per rimborsarsi delle
spese e saldare progressivamente il suo debito. Oltrechè,
se ora è necessario che la Città prenda sopra di sè l'e-
secuzione della impresa per assicurarne l'effettuazione,
per non ritardarne il compimento, e per scansare il
pericolo che cada in mano di una compagnia straniera,
non sarà necessario ch'essa la tenga in perpetuo. Quando
lo spirito di associazione sarà presso di noi più svilup-
pato che non è al presente, quando l'esperienza del buon
esito avrà invogliato i capitalisti, non sarà difficile il tro-
vare una compagnia nostrale pronta a rilevare la Città
dal suo impegno: e allora, prendendo tutte le precauzioni
necessarie per evitare i mali del monopolio e delle inge-
renze estere, essa potrà abbandonare all'industria privata
la cura di una gestione non troppo consona colla sua indole.

Altre obbiezioni di minor conto prevede ancora la Com-
missione. Diranno gli uni: che cosa succederà dei ma-
gazzini del Portofranco dopo la costruzione del doc? Non
rimarranno essi inutili? Non deprezieranno grandemente?
Diranno gli altri: che cosa succederà dei barcaiuoli e dei
facchini? Non verranno essi a mancare di lavoro? Sog-
giungeranno gli ultimi: Che cosa avverrà degli attuali
creditori della Città? Le loro cedole coll' apertura del
nuovo imprestito non decaderanno di valore?

Rispondiamo alla prima domanda che i magazzini del Portofranco saranno tanto necessarii dopo la costruzione del doc, quanto sono adesso; imperocchè essi serviranno per le merci di molto valore rispetto al loro volume, e per quelle destinate al minuto commercio dell' interno: mentre i magazzini del doc sono fatti per le merci di poco valore riguardo al loro volume, e che sono destinate per il commercio in grande all' estero. Certamente i fitti dei magazzini del Portofranco non si potranno sostenere a quella altezza enorme a cui sono saliti attualmente per effetto del monopolio. Ma in ciò avremo appunto uno dei benefizii che si aspettano dalla costruzione del nuovo deposito franco. Rispondiamo alla seconda domanda come si è sempre risposto a coloro che si oppongono all' introduzione di qualunque perfezionamento industriale per cui si risparmia tempo e fatica: che l'aumento degli affari, natural conseguenza della introduzione di questi metodi di produzione più economici, compenserà con usura i barcaiuoli e i facchini del lavoro che perderanno da una parte, ma che troveranno più abbondante dall'altra. E poi l'opinione pubblica ha fatto omai ragione di queste meschine vedute per cui si pretenderebbe di rinunziare a dei beni grandi, generali e perpetui per non incontrare alcuni mali parziali, leggieri e transitorii. La sana politica consiglia di temperare quanto è possibile gli inconvenienti passeggieri che porta con sè l'introduzione dei grandi perfezionamenti economici, ma di non ristarsi per

questo dal compierli. Finalmente risponderemo alla terza domanda con dire che, siccome il nuovo imprestito ha per oggetto una spesa produttiva ed il patrimonio civico si accresce di altrettanto, di quanto aumenta il suo debito, così, purchè si abbia l'avvertenza nello stabilire le condizioni del nuovo imprestito di mantenere una certa parità fra i benefizii delle nuove cedole e quelli delle antiche, non vi è ragione alcuna di temere che queste ultime abbiano a scapitarne.

Rimane ancora un obbietto il quale, sebbene parta solo dal cuore, pure per la nobiltà e la delicatezza dell'affetto da cui è generato merita anch'esso di essere preso in qualche considerazione. Essendo la Darsena un monumento che ricorda le glorie dei nostri antenati vi sono di quelli che sentono una sacra ripugnanza ad approvare l'esecuzione di un'opera che ne cancellerebbe perfin le vestigia.

Noi apprezziamo oltre ogni credere il generoso sentire di questi piissimi cittadini: ma non possiamo sacrificare, fino al punto che essi fanno, la ragione al sentimento. Amanti della patria quanto altri mai, fieri ed orgogliosi della grandezza dei nostri maggiori, gelosi custodi della loro memoria, noi però non portiamo la religione degli avi fino alla superstizione, nè il culto dei loro avanzi fino all'idolatria; e mentre riguarderemmo come un atto empio e sacrilego quello di abbattere un monumento patrio senza necessità, ci parrebbe un delitto assai più grande il rinunciare ad un'impresa da cui ridondano

inestimabili benefizii alla patria per la sola considerazione di non toccare i ruderi di un antico e, pogniamo pure, gloriosissimo edifizio. Se noi abbiamo dei debiti verso i nostri morti, ne abbiamo ancora, e dei più stretti, verso i vivi e verso i nascituri; e nel conflitto di questi doveri niun dubbio che i primi non abbiano da cedere ai secondi. Tanto più se a quelli si può adempiere in altro modo, a questi in altro modo non si può: come è appunto il caso nostro. Conciossiachè il debito che abbiamo verso dei trapassati, il quale consiste nel venerarne e conservarne religiosamente la memoria, possiamo onorevolmente pagarlo facendo erigere una colonna, o collocare una lapide, la quale rammenti in perpetuo il luogo ove era la Darsena dei nostri padri: il nostro debito invece verso i presenti ed i futuri, che è di assicurarne l'esistenza, di promuoverne la prosperità, di prepararne la grandezza, non lo possiamo soddisfare se non occupando quel luogo stesso che i nostri antichi avevano scelto per un oggetto simile al nostro. Onde è che quella medesima carità della patria la quale rivolta al passato ci consiglia la conservazione di un monumento memore delle sue glorie, rivolta al presente e al futuro ce ne raccomanda la demolizione, quando essa è fatta necessaria dal compimento di un'opera che deve renderla nuovamente grande e felice.

Sembrando dopo ciò alla Commissione di avere dissipato, o per lo meno rimosso, ogni prevenzione e ogni timore che potesse ostarsi al favorevole accoglimento delle

sue conclusioni, essa vi propone con tutta fiducia il seguente progetto di deliberazione:

Il Consiglio,

Visto il progetto di Legge presentato dal Ministro di Marina Agricoltura e Commercio alla Camera dei Deputati nella seduta del 3 febbraio 1851 relativo al traslocamento dell' Arsenale militare nel Golfo della Spezia e alla trasformazione della Darsena in deposito commerciale;

Vista la relazione della Commissione instituita coll' ordinato del 14 luglio 1851

Visto il progetto tanto generale, che parziale, della costruzione di un doc nel locale della Darsena formato dagli Ingegneri Maus, Sauli, Gardella e Robertson;

Considerando che il commercio è l' organo della vita di questa Città;

Considerando che l' erezione di un doc nel luogo occupato attualmente dalla Darsena soddisfa ad uno dei primarii e più sentiti bisogni del commercio;

Considerando essere da alte ragioni di interesse pubblico richiesto che il Municipio prenda sopra di sè l' esecuzione di questa grande opera;

1.° Delibera di chiedere al Governo, per il caso in cui venga adottato dalle Camere il progetto di traslocare l'Arsenale militare alla Spezia o altrove, la cessione della Darsena e delle adiacenze di S. Tommaso per costruirvi un doc.

2.° Adotta in massima il progetto sì generale, che par-

ziale, formato dagli Ingegneri Maus, Sauli, Gardella e Robertson.

3.° Si riserva di prendere le ulteriori deliberazioni per tutto ciò che concerne l'esecuzione del progetto dopo che sarà conchiuso il contratto col Governo.

4.° Incarica il Sindaco di trasmettere immediatamente al Ministero la presente deliberazione accompagnata dalla relazione della Commissione, e di aprire intanto col medesimo le trattative per la cessione della Darsena e sue adiacenze.

Signori: il momento è solenne. Sopra argomento più grave di questo giammai non foste e, forse, non sarete chiamati a pronunciare più mai: prendendo qui ora il Municipio direi quasi le proporzioni dell'antica Repubblica. La vostra decisione peserà sui destini della patria. Esaminate diligentemente, librate scrupolosamente, risolvete maturissimamente: ma nel risolvere inspiratevi ancora ai magnanimi sensi dei vostri maggiori. Dei quali non si può meglio significare l'ammirazione, nè onorare più degnamente la memoria, che imitandoli nella grandezza dei concetti e nell'ardimento delle opere.

MAGIONCALDA Relatore.

RAPPORTO

Della

COMMISSIONE TECNICA

Incaricata di esaminare il Progetto

DEL DOC

NEL LOCALE DELLA DARSENA MILITARE

DI GENOVA

Signori,

La trasformazione della Darsena militare in DOC, ossia bacino commerciale, ha per oggetto di provvedere ai bisogni del commercio, il quale da lunga pezza sente la necessità di aver magazzini in prossimità del Porto, e di avere a disposizione quei mezzi di caricamento, pronti ed economici, che sono in uso nei porti stranieri, coi quali Genova ha da sostenere la concorrenza.

Desiderosa di ben adempiere all' onorevole missione confidatale, la Commissione si fece carico di studiare l' importanza e la natura del movimento commerciale a cui deve soddisfare il progetto, gli inconvenienti da allontanarsi, ed il piano più conveniente per stabilire nel locale della Darsena un bacino circondato da magazzini abbastanza vasti e provvisti di tutti gli organi meccanici necessarii per operare, colla massima economia nel tempo

6

e nella spesa, il trasporto delle merci dal naviglio al magazzino, e dal magazzino sul vagone della strada ferrata, e sul carro che trasportarle deve alla loro destinazione.

Dopo che la Commissione ebbe studiato il progetto secondo tale programma, e calcolata la spesa di stabilimento e d'esercizio, essa fu in grado d'istituire il confronto delle spese attuali con quelle del nuovo doc, e dedurre in ultimo l'economia che esso procurerà al commercio coll'assicurare un equo interesse ai capitali necessarii alla sua costruzione.

La Commissione ha terminato il suo lavoro coll'indicare l'ordine da seguirsi nell'esecuzione: affinchè si possano cominciare i lavori prima che tutto il materiale di guerra sia sgombrato dalla Darsena.

Questo rapporto dei lavori della Commissione comprenderà: 1.° Le considerazioni che hanno servito a determinare la capacità dei nuovi magazzini, l'enumerazione degli inconvenienti del sistema attuale di caricamento e dei mezzi atti a farli scomparire; 2.° La discussione del progetto del doc nel locale attuale della Darsena militare, il calcolo della spesa di stabilimento e d'esercizio compreso l'interesse del capitale; 3.° Il provento del doc, il paragone colle spese attuali, e l'economia procurata al commercio; 4.° L'ordine da seguirsi nell'esecuzione dei lavori.

L'insufficienza dei magazzini del Portofranco è chiara-

mente dimostrata dall' ingombro di questi magazzini; dalla necessità di fare depositi fittizii e di trasformare in magazzini delle case lontane dal porto; finalmente dalla necessità imposta ai negozianti Genovesi di fàr depositare le loro merci nei porti stranieri.

Il movimento del porto di Genova durante l'anno 1850 è indicato nel quadro seguente:

COMMERCIO ESTERNO *(Genova coi porti stranieri).*

LEGNI A VELA				PORTATA IN TONELLATE			
Entrati.	1086	. . .	Navi sarde	143229	. . . . .	278997	543664
	. . .	1232	Id. estere . . .	. . . . .	135768		
Partiti.	1045	. . .	Id. sarde. . . .	147981	. . . . .	264667	
	. . .	1173	Id. estere . . .	. . . . .	116686		
TOTALI.	2131	. . .	Navi sarde. .	291210	. . . . .		
	. . .	2405	Id. estere. .	. . . . .	252454		
LEGNI A VAPORE							
Entrati.	251	. . .	Navi sarde	30423	. . . . .	74359	148718
	. . .	227	Id. estere . . .	. . . . .	43936		
Partiti.	251	. . .	Id. sarde. . . .	30423	. . . . .	74359	
	. . .	227	Id. estere . . .	. . . . .	43936		

COMMERCIO INTERNO *(col litorale e l'Isola di Sardegna).*

LEGNI A VELA ED A VAPORE			PORTATA IN TONELLATE	
Entrati.	4067	Navi sarde	109998	213538
Sortiti .	4235	Id. id.	103540	

Rispetto al commercio esterno, oggetto principale degli studii della Commissione, la marina estera è superiore alla marina nazionale, per il numero de' legni: ma è inferiore nella quantità delle tonellate.

Le differenze essendo d'altronde assai piccole, le marine estera e nazionale possono essere considerate come d'eguale importanza.

Per dedurre dal movimento del porto la capacità dei magazzini bisognerebbe conoscere la durata del soggiorno delle merci: ma la Commissione non ha potuto ottenere indicazioni sufficientemente esatte per servire di base ad un calcolo preciso: essendo che la durata del soggiorno delle merci va soggetta a grandi variazioni.

Bisogna d'altronde osservare che i magazzini del porto devono poter contenere, non solo la quantità di merci che ordinariamente si deposita a Genova, ma ancora quella maggiore quantità che il commercio può avere un momentaneo bisogno d'introdurre, poichè è uopo che il negoziante e lo speculatore abbiano la certezza di trovare in ogni tempo magazzini disponibili e ad un prezzo conosciuto; per non essere esposti a difficoltà e spese impreviste le quali possono compromettere il successo delle loro operazioni.

Risulta da documenti uffiziali che i magazzini in città, o depositi fittizii, hanno già contenuto un milione di mine di grano che in ragione di 10 mine per metro quadrato rappresenta una superficie di 100,000 metri quadrati; a

cui bisogna aggiungere la superficie necessaria per le altre merci, la capacità del magazzino attuale dei salumi, il quale per la sua prossimità al bacino di carenaggio non tarderà ad essere convertito in officina attigua alle navi in riparazione; e la superficie necessaria per ricevere l'eccedente delle merci che ingombrano il Portofranco attuale compromettendone la sicurezza; bisogna infine aggiungere i magazzini che il commercio di Genova sviluppatosi in seguito all'abbassamento dei diritti d'entrata, ai trattati conchiusi colla Svizzera e la Lombardia, ed all'apertura della strada ferrata non tarderà a rendere indispensabile.

È inoltre da osservarsi che non esiste a Genova alcun magazzino di riesportazione; il che è assai dannoso; poichè molti capitani invece di ritornarsene in zavorra potrebbero caricare merci del paese e facilitare così lo smercio dei prodotti dell'industria nazionale.

Tenuto conto di tutte queste circostanze la Commissione fu d'avviso che per soddisfare ai bisogni del commercio di Genova è necessario aggiungere al Portofranco attuale una superficie sviluppata di almeno 160,000 metri quadrati.

Noi descriveremo il sistema attuale di scaricamento affinchè si possa giudicare degli inconvenienti che esso presenta.

Non potendo le merci approssimarsi ai muri di sponda perchè non vi trovano l'acqua abbastanza profonda, ed il

porto non è abbastanza tranquillo, sono costretti a stazionare nel porto come in rada.

È così necessario far passare le merci dalla nave sopra di una barca (piatta), quindi condurre questa barca vicino ad uno dei ponti di sbarco: dove le merci vengono caricate a dorso d'uomo per essere trasportate ai diversi piani dei magazzini del Portofranco, o dei magazzini fittizii, passando per scale più o meno difficili.

Questo doppio passaggio dalla nave alla barca e dalla barca nei magazzini raddoppia naturalmente la spesa in ogni tempo; ma allorquando il mare trovasi agitato, oppure che piove, lo scaricamento o che viene interrotto, o che succedono delle avarie e delle perdite di merci; la vigilanza che deve esercitarsi a bordo della nave e sul ponte di sbarco riesce più difficile, e non si arriva ad impedire i furti lamentati dal commercio.

Fra i quadri statistici dovuti alle cure intelligenti del sig. Papa il quadro qui sotto dimostra la spesa di trasporto per ogni 1000 chilogrammi di merci:

INDICAZIONE DEI LUOGHI DI TRASPORTO			GRANO	MERCI DIVERSE
Dalla nave ai magazzini del Portofranco ogni 1000 kil. .		Ln.	3. 10	6. 34
Dai magazzini del Porto franco alla nave d'esportazione	id.	»	3. 08	6. 19
Dai magazzini del Porto franco ai carri di spedizione.	id.	»	3. 90	7. 19
Dalle navi direttamente ai carri di spedizione	id.	»	3. 60	8. 81

E così per mettere un carico nei magazzini del Porto-franco, e rimetterlo a bordo per esportarlo di nuovo costa L. 12. 53 per tonellata, vale a dire più della metà del nolo da Liverpool, Londra ecc. a Genova.

La spesa per 1000 chilogrammi è, per il grano di L. 6. 18, ossia la quarta parte del nolo del Mar-Nero.

Si vede inoltre che per far passare, nel modo il più diretto possibile, 1000 chilogrammi di varie merci sui carri o sui vagoni situati sulla piazza di caricamento si deve pagare L. 8. 81, prezzo maggiore del trasporto sulla strada ferrata da Genova ad Alessandria; 1000 chilogrammi di grano costerebbero L. 3. 60, cioè ad un dipresso tanto quanto il trasporto per la strada ferrata da Genova ad Arquata.

Oltre la spesa, il sistema di scaricamento impiegato attualmente a Genova cagiona ritardi molto gravosi al commercio; poichè è cosa osservata che per scaricare una nave di 100 a 400 tonellate s'impiegano da 11 a 38 giorni ed in media 20 giorni; mentrechè in un doc inglese s'impiegherebbe in media meno d'un giorno.

Si ha dunque una perdita di tempo di 19 giorni durante i quali il capitale della nave e l'equipaggio restano inoperosi; dando così luogo ad una perdita di cui puossi calcolare l'importanza paragonando la durata di questa inazione col tempo utilmente impiegato nei viaggi della marina mercantile.

Un viaggio da Genova ad uno dei porti del Mediter-

raneo, del Mar-Nero, delle Coste di Spagna, di Francia e d'Inghilterra non richiede in media più di 90 giorni per l'andata ed il ritorno.

Un viaggio sulle Coste d'America 200 giorni; ma siccome le relazioni col nuovo Mondo non formano che $^1/_5$ del movimento totale si può conchiudere che la durata media d'un viaggio intrapreso da un bastimento uscito dal porto di Genova è di circa 112 giorni. Il ritardo di 20 giorni può certamente venir ridotto a 5, di modo che si guadagnerebbero 15 giorni i quali formano circa $^1/_7$ del tempo utilmente impiegato dalle navi; una volta tolto un tal ritardo si aumenterà di $^1/_7$ l'utile del capitale, e del personale della marina mercantile che va soggetto a questo ritardo obbligato.

Gli schiarimenti che ci vennero somministrati dalla gentilezza del sig. Deputato Bollo e del sig. Biga costruttore di vascelli ci hanno messi in grado di calcolare il deperimento e le spese annue di manutenzione di una nave paragonandole al suo valore, allorchè esce dal Cantiere pronta a sciorre le vele.

Questo valore si divide nel modo seguente:

Corpo del vascello	0,41.
Alberatura	0,12.
Velatura	0,13.
Manovre dormienti	0,22.
Dette correnti	0,12.
Totale . . .	1,00.

Passando in rivista il deperimento annuo di queste diverse parti del naviglio, noi troviamo che il corpo del bastimento cavigliato di ferro dopo 15 anni non vale più che $^1/_4$ del suo valore primitivo; ha dunque perduto i $^3/_4$ in 15 anni, ossia all' anno . . .	0,05	
All' età di 15 anni esige un raddobbo che costa la metà del suo valore, che aggiunto ad $^1/_4$ del valore che ritiene ancora rappresenta 0,75; 10 anni dopo questo valore è ridotto a 0,06; avrà dunque perduto all' anno $\frac{0,71}{10}$ ossia .	0,07	0,12
e mediamente		0,06

Una nave cavigliata e fitta di rame, passati 20 anni perde 0,66 del suo valore ossia all'anno	0,033	
e con un raddobbo che le rende 0,83 del suo valore primitivo, dopo 10 anni vale ancora 0,12 del suo valore. Il deperimento annuo sarà adunque $\frac{0,71}{10}$ ossia.	,071	0,10
e mediamente		0,05

Supponendo un egual numero di navi delle due specie il deperimento annuo del corpo del bastimento rappresenta una media generale di 0,055 del valore di tutti i bastimenti della marina mercantile impiegata al commercio estero. E siccome il corpo del bastimento non rap-

presenta che 0,41 del valore totale, il deperimento del valore totale del bastimento nuovo sarà. . . . 0,022

L'alberatura dovrà essere rinnovata in capo ad 8 anni; di modo che essa cagionerà una perdita di 0,12 del suo valore, ossia 0,12 × 0,12 = 0,014 del valore del bastimento. 0,014

La velatura dev'essere rinnovata in capo a 3 anni; la spesa annua sarà dunque 0,33 × 0,13 = 0,043 del prezzo del bastimento. 0,043

Le manovre dormienti devono essere rinnovate dopo 10 anni e conservano $^1/_4$ del loro valore; il deperimento annuo del prezzo del bastimento sarà dunque 0,075 × 0,22 0,016

Le manovre correnti non servono che per 3 anni e conservano $^1/_4$ del loro valore; il deperimento riferito al prezzo del bastimento sarà di $\frac{0,75}{3}$ × 0,12 0,030

Totale del deperimento annuo . . . 0,125

Le spese di manutenzione che comprendono il rinnovamento della fasciatura e le minute riparazioni si elevano mediamente a 0,013

Totale del deperimento e delle spese di manutenzione di una nave. 0,138

Aggiungendo l'interesse al 5 % del capitale impiegato alla sua costruzione 0,050

Totale . . . 0,188

Noi troviamo così che il materiale della marina mercantile costa all'anno per il suo deperimento, la sua manutenzione ecc. l'interesse 0,188 del suo valore primitivo.

Per determinare la perdita annua a cui soggiacciono i proprietarii dei legni nazionali a cagione del tempo perduto nel porto, rimane a conoscere il valore di tutti i legni a cui una tal perdita devesi applicare.

Dei 5,404 legni nazionali entrati nel Porto di Genova noi non terremo conto che dei 1086 impiegati nel commercio esterno; poichè i legni a vapore non trasportano che poche merci, e le navi impiegate nel commercio interno sono generalmente di minor portata e possono scaricare ai ponti di sbarco.

Se tra le navi del commercio esterno avvene alcuna che possa approdare a' detti ponti, questo numero è assai compensato da quelle che fanno il commercio coll'Isola di Sardegna, le quali sono costrette a scaricare sulle piatte.

I 1086 legni entrati nel porto e noleggiati per il commercio estero offrono insieme una portata di 143,229 tonellate, ossia una portata media di 132 tonellate per cadun legno.

La durata media di un viaggio essendo di 112 giorni, ciascun legno ne farà tre all'anno, e 362 legni basteranno per fare i 1086 viaggi.

Il prezzo di ciaschedun legno di 132 tonellate viene calcolato almeno a L. 35,500, ed i 362 legni rappresen-

tano un capitale di . . . . L. 12,851,000
che dobbiamo moltiplicare per 0,188
per ottenere la spesa annua che sarà
così di . . . . » 2,420,000

La settima parte di questa somma rappresenta la perdita annua sopportata dai Capitalisti di . L. 347,000

La spesa degli equipaggi di 362 bastimenti ammonta a L. 2,584,680: ripartita nel modo seguente:

362 Capitani	a L.	100	al mese	Ln.	434,400	All'Anno
362 Secondi	»	75	»	»	325,800	
362 Padroni	»	40	»	»	173,760	
3982 Marinai	»	32	»	»	1,529,088	
724 Mozzi	»	14	»	»	121,632	
			Totale . . .	Ln.	2,584,680	

Il 7.° di questa somma rappresenta la perdita annua sopportata dagli equipaggi dei 362 bastimenti nazionali vale a dire (*) . . . . L. 369,240

Totale della perdita sopportata dalla marina nazionale mercantile . . . . . . L. 716,240

(*) Potrebbesi per avventura muovere l'obbiezione che i marinai arrivati con un capitano partono immediatamente con un altro: se una tal circostanza fosse generale ne seguirebbe che la marina mercantile aumentando di un settimo il servizio del suo materiale po-

Riporto	L.	716,240
Siccome la marina estera entrá nel commercio esterno per una quantità eguale alla marina nazionale, si può conchiudere che essa soggiace ad una perdita uguale, ossia	»	716,240
La somma totale diventa	L.	1,432,480

Questa somma totale è minore di quella di 3,200,000 lire data dal sig. Capitano Chiavacci, perchè noi non abbiamo calcolato che la spesa reale, mentrechè questo Ingegnere aveva preso per base del suo calcolo il nolo che comprende anche il benefizio che deve ritrarre il proprietario del legno.

Si può adunque dire con certezza che la perdita annua imposta alla marina mercantile che frequenta il porto di Genova oltrepassa la somma di lire 1,430,000.

Pare a primo aspetto che gli armatori nazionali possano sopportare questo gravame più facilmente che gli esteri, perchè mandano alle loro case gli equipaggi, mentrechè gli armatori stranieri devono pagarli; ma da un altro lato bisogna osservare che l' armatore straniero non

trebbe aumentare di un settimo il numero dei suoi marinai, risultato che sarebbe di vantaggio reale massime in un momento in cui l' introduzione dei mezzi perfezionati di scaricamento diminuisce il personale impiegato nel porto.

fa che raramente dei viaggi a Genova, e solo allorquando non trova un nolo migliore.

La spesa che egli fa in questo porto si divide sopra gli altri viaggi più proficui, e non forma che una piccola frazione del suo benefizio annuo, e sovente la marina estera stipula delle ritenute assai forti per ogni giorno di ritardo al di là del termine di otto giorni di soggiorno a Genova, mentrechè l'armatore sardo che frequenta il porto di Genova vede rinnovata la sua perdita ad ogni viaggio, vale a dire tre volte all'anno; e siccome noi abbiamo visto che la perdita annua di un legno è a un dipresso eguale al salario degli equipaggi, se ne può conchiudere che la lentezza nello scaricamento è più gravosa ai nazionali che agli esteri, opinione questa che viene confermata dall'osservazione seguente.

Risulta da dati statistici pubblicati dal Ministero, che la marina mercantile conta 870 legni le cui portate variano da 51 ad 800 tonellate; di questi 870 legni noi abbiamo visto che 362 solamente hanno fatto il commercio fra Genova ed i Porti stranieri, gli altri 508 navigano adunque senza toccar Genova; un tal fatto dimostra che la stessa marina nazionale dà la preferenza agli altri porti, ed abbandona alla bandiera straniera la metà del commercio esterno del suo proprio porto.

Quantunque tutte le spese di sbarco, soggiorno in magazzino, caricamento ecc. vengano aggiunte al prezzo della merce, e siano così pagate dal consumatore, tuttavia il

commercio di Genova ha il massimo interesse di diminuire tali spese, se desidera, non aumentare, ma solamente mantenere il movimento attuale del suo porto sia per la reesportazione, come per il trasporto, perchè le navi che arrivano da un viaggio di lungo corso approdano indifferentemente a Marsiglia, Genova, Livorno e Trieste, e ben si comprende che i porti i quali offrendo una maggiore economia sullo scaricamento, e sul magazzinaggio, avranno un vantaggio che tosto o tardi loro guadagnerà la preferenza.

Ognuno conosce i miglioramenti introdotti a Livorno, ed il progetto che si sta eseguendo per far arrivare la strada ferrata al porto.

Si sa che l' Austria fa grandi sforzi per migliorare il porto di Trieste.

Il governo francese ha già speso *44* milioni di franchi per migliorare il porto di Marsiglia il quale deve ancora ricevere dei nuovi perfezionamenti, e che nel corso di tre anni comunicherà per mezzo di una strada ferrata con Lione, e forse anche con Ginevra.

Prima del fine dell' anno corrente Basilea si troverà unita all' Havre per mezzo di una strada ferrata la quale non tarderà ad essere prolungata sino al Lago di Costanza attraverso ai Cantoni i più industriosi della Svizzera.

A che servirebbe il traforo delle Alpi se le merci sbarcate a Genova, aggravate di un nolo più elevato di quel che sarebbe d'uopo, e di una sovraggiunta di spese inu-

tili, arrivassero a prezzi più elevati che le merci spedite dall' Havre o da Rouen, che mediante l' incanalamento della Senna inferiore non tarderà ad essere trasformato in un vero porto di mare?

Vorrà forse Genova aspettare a migliorare il suo porto fino a che i suoi rivali le abbiano tolto in parte i vantaggi che possiede al giorno d'oggi, e che non può conservare che coll' introdurre la rapidità e l' economia che hanno procurato a Londra ed a Liverpool la loro importanza attuale?

Fino all' anno 1800 il commercio di Londra moveva le stesse lagnanze che risuonano in oggi a Genova, la stessa lentezza nello sbarco, perchè le navi erano obbligate di stazionare nel mezzo del Tamigi, e si doveva come a Genova scaricare prima dalle navi sulle barche, e poscia dalle barche sulle banchine, per cui le stesse conseguenze di furti e di contrabbandi.

Per far cessare a Londra un sì cattivo stato di cose alcuni capitalisti intraprendenti ebbero la felice idea di costruire in un locale intieramente chiuso, un bacino munito di porte capace di ricevere e contenere a galla le più grosse navi, di circondare il bacino di sbarcatoj e magazzini contro i quali esse vengono a collocarsi onde poter far passare immediatamente le merci dal bordo al magazzino, ed in seguito dal magazzino sopra un' altra nave, o su d' un vagone o carro che le porta alla sua destinazione.

I proprietarj dei doc hanno organizzato un'amministrazione per verificare lo stato delle merci e degli imballaggi, apporvi i segni del bastimento, della bolla del capitano, la data, collocare la merce nel magazzino, e conservarla colla necessaria cura sino all' epoca della spedizione mediante un prezzo determinato preventivamente, ed invariabile.

Quest' amministrazione seppe inspirare una tal confidenza al Governo ed al commercio che essa ottenne il privilegio di far considerare il doc come portofranco, ed i negozianti hanno considerato le ricevute delle merci nel doc spedite dall' amministrazione come una valuta negoziabile alla borsa.

Quantunque questo primo doc abbia costato 66,500,000 lire, ha nondimeno prodotto un interesse del 10 °/₀ del capitale di stabilimènto; un tal benefizio, ed i vantaggi che il doc procura al commercio, non hanno tardato a propagare l' applicazione di questa bella ed utile istituzione.

A Londra si viddero costruire successivamente tre doc i quali presentano una superficie di magazzini sotterranei, tettoje ecc. eguale a 901,764 metri quadrati.

Liverpool possiede più di venti doc, e se ne costruiscono tuttodì dei nuovi; si vedono dei doc in quasi tutti i grandi porti inglesi, e la confidenza in questi stabilimenti è così grande che al giorno d' oggi il negoziante dopo di aver indirizzato il suo bastimento ad un doc, si

contenta di mandarvi un commesso per assistere, insieme ad un impiegato della dogana ed un impiegato del doc, allo sbarco delle sue merci, e riportarne la ricevuta che gli è valevole per negoziarle.

Il negoziante inglese, sicuro che la sua merce è ben conservata, diminuisce le spese del personale dei commessi e dei magazzinieri, persuaso di non oltrepassare le spese fissate dalle tariffe, riduce il suo benefizio all'ultimo limite, potendo così abbracciare degli affari che per la loro importanza gli procurano ancora un provento ragguardevole: libero di tutti i piccoli fastidii del magazzinaggio, esso porta tutta la sua attenzione sui bisogni generali del commercio, ed è al caso di provvedervi; sviluppa l'industria del suo paese e si arricchisce.

La Commissione incaricata di studiare il mezzo di procurare al commercio di Genova un simile stabilimento, ha compreso l'importanza della sua missione, ed ha cercato di adempierla scegliendo fra le disposizioni dei diversi doc quelle che riescono più convenienti e meglio addatte al locale della Darsena per formarne il progetto del quale ne esporremo qui appresso un breve sunto.

Il Governo cede: 1.° I bacini nel loro stato attuale, la corte, i magazzini ed il bagno che compongono il locale della Darsena, la cui superficie è di circa 54,000 metri quadrati. 2.° Il locale di S. Tommaso che è un terreno occupato da un gran numero di piccole abitazioni, dall'antica Chiesa di S. Tommaso, dal palazzo della Marina, e che pre-

senta una superficie di circa 3,000 metri quadrati. Il locale di S. Tommaso è separato dalla Darsena dal piccolo seno di Santa Limbania che è d'uopo trasformare in bacino, come era già stato proposto dalla Commissione incaricata nel 1849 di ridurre la Darsena in Portofranco.

La superficie di cui la Commissione ha potuto disporre si estende adunque dal bacino di carenaggio alla piazza di S. Tommaso per la lunghezza di circa 600 metri, ed una larghezza di circa 120 presentando così una superficie di circa 72,000 metri quadrati.

La Commissione cercò dapprima di trarre partito dalle costruzioni esistenti nella Darsena. Il corpo principale dell' edifizio fiancheggia la strada Carlo Alberto, la quale è troppo stretta per farvi stazionare i vagoni ed i carri che devono ricevere le merci depositate in quest' edifizio. Questa strada presenta d' altronde troppa pendenza per stabilirvi un' agevole via ferrata, di modo che sarebbe necessario demolire una parte di questo edifizio per ottenere lo spazio indispensabile al caricamento dei veicoli ed allo stabilimento della via ferrata; il secondo corpo di fabbricato in direzione quasi perpendicolare al primo dovrebbe essere demolito in parte per aprire la comunicazione necessaria tra il bacino della Darsena e quello di Santa Limbania; la tettoja esistente nel mezzo della corte dovrebbe egualmente essere demolita in parte per dar luogo alla comunicazione tra i bacini.

La Commissione portando la sua attenzione sugli edifizii,

i quali costrutti a diverse epoche presentano dei piani situati ad altezze differenti, ha riconosciuto che non possono venir trasformati in magazzini senza dar luogo a spese cospicue; essi hanno delle vôlte elevate senza che si possa trar partito di tutta l'altezza che le separa, perchè l' esperienza ha dimostrato non essere conveniente lo ammucchiare le merci ad un'altezza superiore di metri 2,50.

Questi fabbricati non hanno che due o tre piani, ed i muri che sostengono le vôlte hanno una grossezza che occupa una parte notevole della superficie utile.

I magazzini che si costruiscono al giorno d' oggi per i doc hanno da sei a sette piani, ed i soffitti sono sorretti da colonnette in ferro fuso le quali non occupano che poco spazio, dimodochè col sostituire un tal genere di costruzione all' esistente, si potrà ricoverare una quantità di merci di due o tre volte maggiore sopra la medesima superficie. Questa considerazione è assai importante quando si rifletta che il locale ceduto dal Governo, essendo per la sua prossimità alla stazione della strada ferrata più conveniente d' ogni altro allo stabilimento d' un doc, e l' unico che si trovi in vicinanza del porto, non puossi sostituirvene un altro senza dover sottostare a dei lavori idraulici di gran rilievo, i quali farebbero ammontare il terreno guadagnato in tal guisa ad un prezzo più elevato che il locale della Darsena pagato solamente in ragione della superficie nuda del terreno, e del valore dei materiali di cui si trarrà sempre un certo partito; si re-

stringerebbe d'altronde la superficie del porto che gli uomini di mare giudicano già di troppo angusta, difetto questo che si renderà vieppiù sensibile a misura che il commercio si svilupperà.

Per pagare l'interesse del capitale di stabilimento del doc è necessario mettere sulle merci che vi verranno depositate una tassa che sarà tanto maggiore quanto minore sarà la quantità delle stesse; avvi adunque convenienza da questo lato il sostituire agli edifizii attuali delle costruzioni meglio appropriate alla loro nuova destinazione.

Finalmente siccome le maggiori dimensioni che si assegnano in oggi alle navi da guerra non permettono più di farle entrare nel bacino della Darsena, costrutto per ricoverare le galere della Repubblica di Genova, senza scaricare all'arrivo ed alla partenza una parte del materiale per mezzo di barche, come si usa per le merci, ed inoltre siccome il locale ristretto in questi ultimi tempi dal bacino di carenaggio non può più ricevere il materiale da guerra e le officine richieste dall'applicazione del vapore alla marina militare di uno Stato, il quale deve far rispettare la sua bandiera in tutte le piazze di commercio, egli è evidente che meglio conviene il fare acquisto di un locale addatto sotto ogni aspetto allo stabilimento di un doc, ed ajutare così il Governo ad eseguire il trasporto della marina militare, come lo richiede la sicurezza del commercio, piuttosto che gettare delle somme cospicue in lavori costosi e nocivi allo sviluppo della navigazione.

Infine per ottenere l'economia nello scaricamento che è lo scopo principale di questa nuova costruzione, bisogna mettere i magazzini in contatto colle navi da una parte, coi vagoni e coi carri dall'altra, e non si poteva soddisfare a questa condizione se si conservavano gli edifizii attuali.

Son queste le considerazioni che hanno persuaso i quattro Membri della Commissione, che l'interesse generale d'accordo coll'interesse dell'impresa dei doc, esige la demolizione degli edifizii attuali servendosi dei loro materiali nelle nuove costruzioni.

Il sig. Colonnello Sauli non è d'avviso che si debba preferire il locale attuale della Darsena ad una superficie guadagnata sul Porto per mezzo di nuove opere idrauliche, e riserva la sua opinione sopra di un tal soggetto estraneo alle attribuzioni della Commissione.

Il Colonnello Sauli crede inoltre essere necessario conservare tutto ciò che si può dell'Arsenale, che egli considera come utilizzabile.

Il terreno trovandosi così sgombro da ogni ostacolo, la Commissione nelle sue sedute 9, 10, 11 e 12 settembre scorso, ha discusso i vantaggi e gl'inconvenienti delle diverse progettate disposizioni, e formulò il seguente progetto:

Aprire un bacino principale oblungo, o canale, di circa 410 metri di lunghezza e 45 di larghezza, a un dipresso sull'asse del terreno da occuparsi, e fiancheggiato

a destra ed a sinistra da magazzini contro cui approderebbero le navi, lasciando nel mezzo del canale uno spazio sufficiente al passaggio delle altre che entrano e sortono. Questo bacino comunicherà da un lato col porto per mezzo della bocca attuale della Darsena, e dall'altro col seno di Santa Limbania, che sarebbe convenientemente profondato. La Commissione aveva dapprima progettato la costruzione di un molo, il quale partendo dalla punta di S. Tommaso trasformerebbe il seno di Santa Limbania in un secondo bacino munito di sbarcatoi con doppio ordine di magazzini sotterranei.

Queste costruzioni dimostrate nei piani qui uniti compiono un progetto soddisfacente dal lato dell'arte, ma la costruzione di un doc essendo anzitutto un'impresa di economia commerciale, la Commissione esaminò se i vantaggi che offrirebbe la costruzione del molo e dei sotterranei magazzini di S. Tommaso ne compenserebbero la spesa.

Per trasformare il locale di S. Tommaso in una calata, con baracconi e magazzini sotteranei, bisogna demolire la chiesa, il palazzo della Marina, moltissimi alloggi occupati da Invalidi della Marina Militare, ed un antico bastione.

Bisognerebbe abbassare di circa 7 metri il livello del suolo attuale, scavando il terreno naturale di roccie, costruire un muro di sostegno dal lato della strada reale, e fondare nel mare un muro solido abbastanza da resistere alle onde.

La spesa di stabilimento è dunque ragguardevole, e deve

indurre a ritardare questo lavoro sino a tanto che lo sviluppo del commercio di Genova renda necessaria l'apertura di un secondo doc che si potrà stabilire nel giardino Doria.

In questo frattempo il locale di S. Tommaso ceduto dal Governo potrà essere utilizzato destinando il palazzo della Marina agli uffizii dell'amministrazione del doc; si affitteranno le case esistenti, e lo spazio rimanente sarà occupato da costruzioni provvisorie che la vicinanza della stazione renderà molto produttive.

La soppressione delle costruzioni nel locale di S. Tommaso faceva scomparire l'utilità del molo il quale era specialmente destinato a produrre nel seno di Santa Limbania la calma necessaria allo scaricamento delle navi.

Per verità il seno di Santa Limbania non è difeso dai moli del porto contro le onde del S. O. le quali sono tal volta assai forti, ma un tal inconveniente sarà tolto dal prolungamento del molo nuovo che deve eseguirsi in un' epoca non lontana, e la durata del tempo durante il quale il molo di S. Tommaso sarebbe utile per procurare una maggior calma nel seno di Santa Limbania non è tale da giustificare la spesa della sua costruzione, soprattutto se si riflette che le navi entrate nel doc ne potranno sortire dalla stessa bocca attuale della Darsena, allorquando il cattivo tempo ne rende incomoda la sortita dal seno di Santa Limbania.

Finalmente ancorchè la bocca di comunicazione tra il

bacino del doc ed il seno di Santa Limbania sia perpendicolare alla direzione delle onde, le quali non possono così propagarsi nel doc, si praticheranno alle spalle del ponte girevole degli incastri per ricevere un battello-porta, che all'uopo toglierà ogni comunicazione tra il doc ed il seno di Santa Limbania.

Tali sono i motivi che hanno indotto la Commissione a rinunziare alla costruzione del molo di S. Tommaso, ed a limitare il progetto all'esecuzione di tre grandi magazzini ed al profondamento del seno di Santa Limbania.

La bocca della Darsena sarà nei tempi ordinarii destinata esclusivamente all'entrata delle navi nel doc, e quella verso Santa Limbania all'escita; di modo che queste traverseranno il bacino in una sola direzione salvo le eccezioni che potranno aver luogo pel cattivo tempo.

Si stabiliranno vie ferrate e strade selciate per far arrivare i vagoni ed i carri dietro i magazzini onde riceververvi le merci introdotte dal lato del bacino.

Un ponte giratoio stabilito tra il bacino del doc e quello di Santa Limbania farà passare i vagoni ed i carri dietro i magazzini situati verso il porto.

Il fabbricato della dogana e dell'amministrazione, e gli uffizii del doc saranno stabiliti o nel palazzo della Marina, o nel locale all'entrata attuale della Darsena; per mezzo di facili salite si guadagnerà la differenza di livello tra la strada Carlo Alberto ed il suolo dei magazzini, i quali, come i muri di sponda, e le rotaje, sono stabiliti a tre metri sopra il livello del mare.

Le vie o rotaje comunicheranno colla strada ferrata dello Stato per mezzo di una galleria aperta sotto la piazza di S. Tommaso che farà capo ad un elevatore a vapore destinato a far salire i vagoni al livello della stazione, e discendere quelli diretti verso il porto.

Onde aderire al desiderio esternato dal sig. Colonnello Sauli, di conservare la maggior porzione possibile dell'Arsenale, la Commissione si indusse a modificare il tracciamento indicato qui sopra col rinculare di 10 metri; e sulla lunghezza di 130 metri il muro di sponda che limita il bacino verso la strada Carlo Alberto; restando a studiare, all'epoca della costruzione, il modo di raccordare questo vecchio fabbricato col sistema generale.

La profondità del bacino venne fissata a 7 metri come nei doc inglesi, onde poter ricevere le navi della medesima portata.

È vero che così il doc risulterà alquanto più profondo del porto che le navi devono traversare per arrivarvi, ma il porto dovrà essere curato se si vuole che entrino le navi del commercio a cui i costruttori assegnano ogni giorno portate maggiori.

Egli è pure conveniente di avere una profondità alquanto superiore al bisogno onde non essere costretti a curare il bacino troppo sovente.

L'estensione dei magazzini è stata determinata in ragione di quella delle sponde.

Nello scopo di minorare i disastri in caso d'incendio,

i magazzini verranno divisi in tre parti per mezzo di muri di separazione, le cui porte destinate a chiudere le aperture praticate in tali muri saranno in ferro, ed i pannelli saranno formati di una doppia lastra onde potere all'uopo arrestarne l'incendio.

A maggior garanzia tutti i piani dei magazzini saranno costrutti con volte di mattoni sorrette da travi di ferro fuso poggiate a colonne dello stesso metallo. Queste colonne hanno il vantaggio di occupare poco spazio e di cagionar meno spesa che i pilastri di pietra del paese capaci di reggere lo stesso peso, perchè il peso che produce lo schiacciamento della pietra del paese, risulta da sperimenti fatti colla macchina che servì a provare le rotaie ed i mattoni, di circa 200 chilogrammi per centimetro quadrato, mentre che per schiacciare il ferro fuso si richiede un peso di 8000 chilogrammi, vale a dire 40 volte tanto, onde bisognerebbe per reggere lo stesso peso che i pilastri in pietra presentassero una base 40 volte più grande, richiedendosi così una quantità di materia 40 volte maggiore.

Applicando a tali quantità il prezzo del metro cubo del ferro fuso e della pietra, si trova che se la colonna di ferro fuso costa 1200 franchi, il pilastro di pietra costerà 2200, cioè quasi il doppio, e diminuendo non poco lo spazio già di troppo ristretto che deve essere occupato dal doc.

Il numero dei piani venne fissato a sette come nel doc

di Santa Caterina di Londra, onde cavarne il maggior partito possibile dalla superficie del terreno.

L'estensione dei muri di sponda circondanti il bacino permette di scaricare ad un tempo 20 navi, cioè 3 rimpetto a' sbarcatoi e 17 rimpetto ai magazzini.

Sonosi stabilite sugli sbarcatoj delle grue capaci di sollevare de' pesi da 5 a 30 tonellate. Sul piano superiore dei magazzini è collocata una grue corrispondente ad ogni porta, innanzi a cui stazionano le navi dal lato del bacino, ed i vagoni o i carri dal lato opposto.

Queste grue sono mosse da una macchina a vapore la quale, o per mezzo di alberi di trasmissione e di correggie, oppure per mezzo di corde senza fine, trasmetterà il movimento al tamburro della grue per mezzo di un meccanismo che si applica ordinariamente nei mulini, e che è conosciuto sotto il nome di tira-sacco. Questo meccanismo è regolato dall'operaio incaricato d'innalzare o discendere i colli per mezzo di una piccola corda che dalla grue discende a tutti i piani.

L'applicazione di un vigoroso motore meccanico alle grue ha fatto scomparire la lentezza che si lamentava allorchè s'impiegavano uomini per innalzare le merci ai piani superiori.

Nell'interno dei magazzini si sono praticate delle aperture nei volti di ciascun piano onde far salire i colli nell'interno degli stessi. Mercè queste disposizioni si potrà come nei doc inglesi scaricare una nave di 1,100 tonellate

in tre giorni, ossia 360 tonellate al giorno, e per 23 navi si avranno giornalmente 8,280 tonellate, o quasi 8 volte la quantità di merci che il commercio estero spedisce in oggi a Genova, e si potrà nello stesso tempo far passare dai magazzini sui vagoni e sui carri una quantità di merci eguale a quella che si farà passare dalle navi nei magazzini dal lato opposto.

Onde agevolare il carico immediato dalle navi sui vagoni si stabiliranno sul suolo dei magazzini delle vie a rotaie che faranno arrivare i vagoni sino al ciglio del bacino.

La Commissione avendo determinato le disposizioni ed il piano generale del progetto che abbiamo sopra descritto ha incaricato due de' suoi membri residenti a Genova di redigerne i piani e l'estimo.

Il Sig. Gardella Ingegnere della Camera di Commercio che fece compiere con soddisfacentissimo esito l'edificio del Porticato in fronte alla Piazza di Caricamento e della Strada Carlo Alberto, le cui fondazioni corrispondono alla profondità di 5 a 6 metri sotto il livello del mare, conosceva tutti gli elementi per calcolare le opere idrauliche e le murature del progetto.

Il sig. Robertson sia per le sue speciali cognizioni, sia per i suoi rapporti colle officine di costruzione di macchine, era in grado di studiare i piani de' dettagli delle opere in ferro, ed i meccanismi, nonchè di calcolarne la spesa.

Il progetto è rappresentato in 22 tavole di disegno an-

nesse al presente rapporto, cioè: 1.° Il piano generale alla scala di 1 a 1000 dello stato della località e della disposizione degli edifizii progettati; 2.° Un piano alla scala di 1 a 500 indicante la disposizione dei bacini, magazzini, grue, edifizii per la dogana, l'amministrazione del doc, e le vie ferrate che comunicano colla stazione della strada ferrata del Governo; 3.° Taglio longitudinale alla scala di 1 a 200 dai bacini, sponde ed elevazione dei magazzini; 4.° Taglio trasversale alla scala di 1 a 100 del bacino e dei magazzini, elevazione delle grue e del ponte mobile; 5.° e 6.° Taglio longitudinale e trasversale sulla scala di 1 a 50 dei magazzini, coll'indicazione del sistema di costruzione dei volti e de' vani per innalzare i colli nell'interno degli stessi, e del sistema elevatore; 7.° e 8.° Dettagli delle colonne e delle travi in ferro fuso; 9.°, 10.° e 11.° Piano ed elevazione delle grue capaci di innalzare pesi di 5, 10 e 30 mila chilogrammi; 12.°, 13.°, 14.° e 15.° Dettagli del ponte girevole; 16.° Grue da stabilirsi al piano superiore dei magazzini; 17.° Piatteforme della strada ferrata; 18.° e 19.° Piano ed elevazione della macchina a vapore destinata a dare il movimento alle grue nei magazzini; 20.° Armatura in ferro per il tetto dei magazzini che si potrà sostituire al tetto in legno indicato nel progetto; 21.° Cammino della macchina a vapore.

Nello scopo di ridurre la spesa di stabilimento si rinunziò ad ogni decorazione monumentale, si scelsero i

materiali che con la minore spesa possono offerire la solidità necessaria, e si limitò l' uso della pietra da taglio alla base delle colonne ed alla fondazione delle grue.

La muratura delle sponde sarà in scapoli, e sulla faccia vista dei muri si fisseranno delle travi di un' altezza capace ad impedire che le navi vengano in contatto colla muratura.

Era un punto importante del progetto il determinare le dimensioni delle travi e delle colonne in ferro fuso per renderle atte a reggere con sicurezza il peso ragguardevole di merci da collocarsi nei magazzini.

Si cercò dapprima il peso d' un metro cubo delle diverse merci che si depositano nel Portofranco di Genova, e l' altezza a cui si possono accumulare secondo la forma dei colli. Mercè questi due elementi si è ottenuto il peso delle merci che ciascun metro quadrato di volto regge; questi dati sono registrati nel quadro seguente:

QUADRO INDICANTE LE VARIE MERCI DEPOSITATE NEL PORTOFRANCO.

INDICAZIONE DELLE MERCI	Peso dei colli o mucchi di merce in chilog.	Volume in metri cubi	Peso di un metro cubo in chilog.	Altezza dei mucchi di colli secondo le loro dimensioni in metri	Peso deposto sopra di un metro di volto in chilog.
Crini di cavallo.	400	0,980	408	2. 10	857
Lana di Romagna	140	0,875	160	2. 00	320
Cuojo di Buenos-Ayres	4,000	12,000	333	2. 00	666
16 sacchi di pepe da 60 kil. l'uno. .	960	1,850	519	2. 00	1,039
Sommacco in polvere	45	0,131	343	2. 24	1,768
Zuccaro d'Olanda in polvere	800	1,270	630	2. 00	1,260
Feccia di botte di Sicilia	220	0,500	440	2. 25	1,100
Cotone inglese filato	458	1,360	337	2. 00	674
Zucchero in botti in pane di Marsiglia.	700	2,140	255	1. 40	357
Balle di lino filato inglese volume 1 25.	700	1,950	359	2. 50	898
Mucchio di zucchero di Fernambuco di 33 sacchi a 70 kil. l'uno	2,310	6,500	355	2. 25	799
Casse di zucchero di Avana	220	0,329	668	2. 20	1,470
Barili d'olio	700	1,260	555	2. 00	1,110
Barili di caffè	400	0,890	449	2. 20	988
Cotone di Surath	180	0,455	395	2. 10	830
				Peso medio . . . . . kil.	877
				Peso massimo. . . . »	1,470

Il peso maggiore si può dunque calcolare
a . . . . Chil. 1470
Aggiungendo il peso del volto per metro
quadrato rilevante a . . . . » 930

Si ottengono . . . . . Chil. 2400

per il massimo peso che avrà da reggere un metro quadrato di volto.

La superficie del volto che corrisponde a ciascun trave essendo eguale a metri 24,00 dovrà perciò resistere al peso di 57,600 chil. la cui metà rappresenterà il peso che graviterà nel suo punto di mezzo, vale a dire 28,800 chilogrammi.

Questo peso non deve rappresentare che $1/3$ di quello che produrrebbe la rottura della trave la quale dovrà perciò essere calcolata in modo da non rompersi che sotto il peso di 86,400 chilog.

Le travi sono in ferro fuso ed hanno due risalti orizzontali dei quali l'inferiore deve resistere all'allungamento ed il superiore alla compressione.

La sezione S del risalto inferiore espressa in millimetri si ottiene colla formola $S = 0{,}02445 \times P \times \frac{D}{h}$

in cui D è la distanza tra gli appoggi,
h l'altezza della trave nel mezzo,
P il peso che produce la rottura espresso in chilogr.

Il coefficiente 0,02445 corrisponde ad una tensione massima di 10 chil., 11 per millim. quadrato.

Al risalto superiore soggetto solamente ad uno sforzo di compressione può bastare una sezione eguale ad $^1/_6$ della sezione del risalto inferiore.

Siccome tutti i piani possono ricevere lo stesso carico si sono perciò adottate le stesse travi per cadun di essi al disopra del pian terreno.

Per sorreggere quest'ultimo si calcolò che il carico per metro quadrato poteva arrivare a 3,000 chilogrammi, e furono perciò aumentate le dimensioni delle travi.

I depositi di piombo, ferro ed altri metalli non dovranno farsi che sul pian terreno.

La Commissione progettò delle travi in ferro fuso, ma siccome non ha guari si cercò di sostituire il ferro battuto al ferro fuso nella costruzione dei ponti per le strade ferrate, sarebbe questo un motivo per studiare all'epoca dell'esecuzione dei lavori l'impiego di travi in ferro, le quali avrebbero il vantaggio di essere più leggere e più elastiche, e la diminuzione del peso potrebbe compensare l'aumento del prezzo.

Le colonne sono in ferro fuso, e vuote; la loro sezione venne calcolata in modo che ciascun millimetro quadrato non regga che soltanto 13 kilogrammi per le colonne maggiori del pian terreno, e 14,50 kilogrammi per le altre.

Le colonne sono collocate alla distanza di metri 3,35 in un senso e metri 6,75 nell'altro.

Siccome la sezione orizzontale, ossia base delle colonne, è determinata dal peso del volto, il quale rimane lo stesso

qualunque sia il numero delle colonne, ne segue che si può aumentare il numero di queste impicciolendo le loro dimensioni senza variare il loro peso totale; da altra parte se si aumenta il numero delle colonne si ha il vantaggio di ristringere la lunghezza delle travi, il che permette di diminuire notabilmente la loro sezione ed il loro peso totale.

La Commissione nell' ammettere una grande portata per tutti i magazzini ebbe in mira di presentare un estimo largo e suscettibile di essere diminuito se si giudicherà conveniente l' adottare, per certe parti di magazzino destinate a merci speciali, delle travi di minor forza allorchè si formerà il piano definitivo.

La Commissione ha inoltre osservato che sarebbe conveniente di disporre le grandi travate perpendicolarmente alla larghezza dei magazzini, onde far penetrare più facilmente la luce nell' interno. Una tale modificazione potrebbe senza cambiare la cifra della spesa introdursi allorchè si dettaglieranno i piani pel definitivo eseguimento.

In ogni caso però bisognerà colla massima attenzione accertarsi che il ferro fuso impiegato sia di buona qualità ed atto a resistere alle vibrazioni ed agli urti a cui le travi vanno soggette.

Le colonne in ferro fuso poggiano sopra una base in pietra da taglio che ha per iscopo di distribuire la pressione sulla muratura in scapoli, riducendola a non oltrepassare il limite conveniente per unità di superficie.

Le grossezze dei muri di facciata vennero determinate paragonandole con quelle dei magazzini ordinarii; però nell'assoggettare a calcolo la pressione che hanno da sostenere per unità di superficie, si riconobbe la convenienza d'aumentare alquanto la loro grossezza alla base, il che può farsi colla quantità di muratura portata a calcolo.

Le volte dei magazzini sono in mattoni di buona qualità, e come la spinta delle volte successive si equilibra così, non si credette necessario di dare alle concatenazioni dimensioni maggiori salvo che per le volte estreme che poggiano contro i muri dei magazzini.

Il ferro delle chiavi fu calcolato di prima qualità.

Il terreno su cui hanno da erigersi le costruzioni è sodo e composto di un tufo compatto in cui si trovano intercalati verso il locale di S. Tommaso dei banchi calcarei, di modo che non si hanno a temere infiltrazioni dal fondo.

Questa favorevole circostanza sarà messa a profitto per fondare a secco la maggior parte delle opere procedendo nel modo seguente:

Si costruirà primieramente il prolungamento del muro attuale della Darsena nel seno di Santa Limbania, e la fondazione della facciata verso il mare del magazzino il più prossimo al porto, ed i muri di sponda vicini alla bocca della Darsena. Queste murature rinforzerebbero i muri esistenti della Darsena ed impedirebbero le infiltrazioni

chè potrebbero aver luogo nello stato attuale. Avendo così ottenuto una chiusa impermeabile si chiuderà per mezzo di ture la bocca della Darsena e l'apertura rimanente nel seno di Santa Limbania; quindi per mezzo di una macchina a vapore di 20 cavalli si manterrà a secco tutto il circuito del doc nel quale si scaverà il bacino, s'impianteranno le fondazioni dei muri e si costrurranno tutte le opere progettate. Per eseguire sott'acqua i muri che devono essere terminati prima che si possa dar mano ai prosciugamenti, si seguirà il sistema che venne con successo praticato nella fondazione del porticato vicino al porto. Quando si sarà scavato ad una profondità conveniente, si collocheranno delle casse in legno sullo spazio che deve essere occupato dalle murature; queste casse avranno al fondo una tela incatramata la quale s'applica sul terreno e fa sì che il calcestruzzo non può sfuggire dagli interstizii che rimangono tra il fondo e le pareti della cassa.

Si lascia tra le casse un intervallo, ed allorchè esse sono ripiene di muratura si isola lo spazio che le separa per mezzo di due palafitte impermeabili e ben fissate alle pareti esterne delle casse; si versa il calcestruzzo come nelle casse, si prosciuga e si collegano le murature costrutte nelle casse per mezzo del massiccio che riempie l'intervallo lasciato tra di loro.

Il prolungamento della porzione del muro della Darsena che è vicina alla sua estremità attuale, dove la profondità non è grande, potrà essere fondato senza

casse impiegando il sistema ordinario di palafitte, concatenato per mezzo di lungarine e solidamente rinforzato da pali in ferro, e versando dietro questa chiusa lo strato di calcestruzzo che deve servire alla fondazione del muro proposto.

Procedendo nello stesso modo si chiuderà l'apertura del seno di Santa Limbania, e si chiuderà pure la bocca della Darsena per mezzo di una cassa contro cui si appoggierà un argine in terra; il circuito del doc sarà così isolato dal porto; ciò fatto sarà agevole di mantenerlo a secco mediante prosciugamenti.

Quantunqne per la natura impermeabile del fondo non abbiansi a temere filtrazioni, tuttavia si calcolò la spesa di una macchina a vapore di 20 cavalli capace di estrarre un volume d'acqua di 11,220 litri per minuto durante 20 mesi, intervallo che oltrepasserà probabilmente il tempo necessario alle fondazioni.

Il sig. Colonnello Sauli non crede che si possa riescire mediante prosciugamenti quantunque l'opinione della maggiorità della Commissione sia giustificata dall'esperienza della fondazione del ponte di Valenza sovra un terreno simile e dall'uso che generalmente si fa di un tal sistema a Venezia; la Commissione lascia all'esperienza la soluzione di questa divergenza d'opinione.

Il vantaggio di fondare mediante prosciugamenti essendo incontestabile, si potrà tentare: quando non riesca potrassi ricorrere all'impiego de' cassoni, essendo di poco rilievo la spesa per un tale esperimento.

Per determinare l'estimo dell' ammontare de' lavori la Commissione non si contentò di un calcolo in massima, che potrebbe condurre a notevoli differenze, ma essa ha formolato in un casellario regolare e completo la misura delle opere necessarie all'esecuzione del progetto, ed ha applicato alle rispettive quantità prezzi tali che lasciano sperare un ribasso. In tal modo la Commissione confida che il suo estimo verrà giustificato dall' esperienza.

Il riepilogo di questo casellario vien dimostrato nel seguente quadro:

DOC DI GENOVA

IA.

Indicazione dei lavori		Quantita'		Prezzi		Somme
Scavi sott'acqua eseguiti colla cucchiaja	m. c.	14,190	—	8	—	113,520
Casse: Per il prolungamento dei muri della Darsena e fondazioni dei muri di sponda. . . .	n.	3	—	28,000	—	84,000
Casse: Per fondare le sponde presso la bocca della Darsena . .	»	8	—	25,000	—	200,000
Casse: Per chiudere la bocca della Darsena	»	1	—	31,000	—	31,000
Palificate.	m.	466	—	400	—	186,400
Terra grassa per le ture e per riempire i vuoti delle murature. . . .	m. c.	44,272	67	1	—	44,272
Prosciugamenti	»	. . . .	. .	. . . . .	. .	65,000
Scavi di fondazioni a secco nel recinto del doc	m. c.	320,953	—	2	—	641,906
Calcestruzzo per ture, fondazioni dei muri entro e fuori delle Casse. . .	»	11,078	—	23	—	254,794
Muratura in scapoli con pozzolana per la fondazione dei grandi magazzini e dei muri di sponda . . .	»	116,402	—	13	—	1,513,226
Muratura in scapoli per volti di scarico, archi de' sotterranei ed acquedotti.	»	6,136	—	15	—	92,040
Muratura in scapoli senza pozzolana per i muri dei magazzini al disopra dei muri di sponda, per muri di sostegno e di cinta	»	73,512	—	10	—	735,120
Pietra da taglio della Spezia sotto la base delle colonne.	»	2,321	—	120	—	278,520
Pietra da taglio del paese per coronamento dei muri di sponda, fondazione del ponte girevole, e delle grue	»	1,116	—	55	—	61,380
Ferro battuto e fuso per i grandi magazzini: Colonne .	ton.	3,657,478	—	152	50	557,765
Ferro battuto e fuso per i grandi magazzini: Travi . .	»	12,365,340	—	145	—	1,792,974
Ferro battuto e fuso per i grandi magazzini: Chiavi . .	»	892,610	—	555	—	495,398
Volte in mattoni per i grandi magazzini	m. c.	35,438	—	38	—	1,346,644
A riportarsi . . .		. . . .	. .	. . . . .	. .	8,493,960

Indicazione dei lavori		Quantita'		Prezzi		Somme	
Riporto . . .		. . . .	. .	. . . . .	. .	8,493,960	91
alcatura dei grandi magazzini . .	m. q.	141,751	—	4	50	637,879	50
e id. id. . . .	»	1,522	—	12	50	19,025	—
e . . in ferro nei muri trasversali	n.	70	—	121	50	8,405	—
in legno: pian terreno . .	»	58	—	326	—	18,908	—
in legno: piani superiori.	»	238	—	143	—	34,034	—
stre.	»	2,998	—	39	90	119,620	—
. . . .	m. q.	23,711	—	12	50	296,387	50
per condotti d'acque piovane. .	»	. . . .	. .	. . . . .	. .	18,792	—
menti dei sotterranei	»	11,853	—	2	20	26.076	60
iato della corte e delle sponde. .	»	17,860	—	1	25	22,325	—
te girevole.	»	. . . .	. .	. . . . .	. .	39,000	—
e della portata di 30, 10, 5, tollate.	»	3	—	—	—	40,400	—
e di magazzini	»	34	—	—	—	38,080	—
china a vapore di 14 cavalli. . .	»	. . . . . .	. .	. . . .	. .	12,500	—
missione di movimento	»	. . . .	. .	. . . .	. .	29,000	—
di rotaje	m.	3,034	—	30	—	91,020	—
taforme girevoli messe in opera.	n.	37	—	2,600	—	96,200	—
ponti a bilico, colonnette, anelli ec.		. . . .	. .	. . . . .	. .	10,000	—
i in difesa dei muri di sponda .		. . . .	. .	. . . . .	. .	35,979	—
bricati per l'amministrazione del oc, la dogana, le porte d'entrata, adiglione del portinaio, e delle macchine a vapore.		. . . .	. .	. . . . .	. .	136,000	—
Totale.						10,223,592	51
Ossia in numeri tondi . .						10,200,000	—
Deduzione dei materiali calcolati del valore di 2,546,867. 00 nel loro stato attuale di cui non si calcola di ottenerne che 1/5 .						500,000	—
Rimane.						9,700,000	—

Il prezzo dello scavo a mina sott' acqua, e quello delle casse e delle palificate, sono stati determinati dietro il risultato di analoghi lavori, eseguiti dalla Città di Genova e dal Genio marittimo.

Il prosciugamento venne stabilito supponendo una consumazione di 3 chilog. di carbon fossile all'ora per ciaschedun cavallo di forza.

Il prezzo degli scavi a secco venne stabilito nel modo seguente:

Per lo scavo che è composto per la massima parte di terreno di trasporto con cui si riempì l'antico bacino delle galere	Ln. 1. 40
Per il trasporto sino ai battelli	» 0. 40
Per il trasporto coi battelli	» 0. 20
Totale . . .	Ln. 2. 00

I prezzi del calcestruzzo, della muratura con o senza pozzolana, delle volte in scapoli, e della pietra da taglio, vennero fissati a norma delle imprese in corso d'esecuzione a Genova.

I prezzi del ferro fuso e del ferro battuto sono quelli chiesti dalla fonderia di Dundré, aumentati delle spese di trasporto e di collocamento, e che sono dettagliati nel seguente quadro, vale a dire:

INDICAZIONE DEI PEZZI	CONSEGNATI a Glascow		NOLO		SBARCO e mettitura in opera		TOTALE messo in opera	
Colonne	125	00	17	50	10	00	152	50
Travi	117	50	17	50	10	00	145	00
Chiavi	525	00	17	50	12	50	555	00

Il prezzo del ferro battuto pare troppo elevato, ma d'altronde il fabbricante non si assoggettò a far provare le travi e le colonne, il che aumenterà il prezzo del ferro fuso per modo che vi sarà un compenso, e l'insieme non si allontanerà dall'estimo.

La muratura in mattoni fu calcolata secondo i prezzi dei lavori che si stanno eseguendo per la strada ferrata.

I prezzi dei volti, delle scale, del tetto e dei pavimenti sono quelli in corso.

Le porte e le finestre sono state calcolate dietro i prezzi richiesti dal falegname della Camera di Commercio, ma a pari prezzi potranno farsi detti lavori in ferro se si crederanno preferibili.

Il ponte mobile fu calcolato dietro il peso delle sue diverse parti, ed a L. 0. 30 per chilog. di ferro fuso e di ferro battuto.

Per le grue si addottarono i prezzi chiesti dal signor Fairberin di Manchester.

La macchina a vapore venne calcolata secondo i prezzi

in corso, e le trasmissioni di movimento che saranno portate dalle colonne furono stabilite a L. 29,000.

Le vie ferrate a L. 30 per metro lineare, perchè le rotaje essendo fermate fra lungherine, i cuscinetti non sono necessarii.

Si portò una somma di L. 136,000 per i diversi edifizii da costrursi, quantunque si potrebbe, col far servire il palazzo della Marina che si può di leggieri mettere in comunicazione col doc, sopprimere la maggior parte di questa spesa.

Si supposero i meccanismi provenienti dall'estero, ma coll'esenzione del diritto di dogana.

La spesa di tutte le opere monterà dunque a . . . . L. 9,700,000

Aggiungendo l'acquisto del locale stimato » 6,620,000

Si avrebbe la spesa totale di . . L. 16,320,000

Lo sviluppo della superficie dei magazzini e dei sotterranei essendo di 153,600 metri quadrati, il prezzo di ciascun metro sarebbe di . . . . L. 105

mentrechè a Londra il prezzo fu per il doc delle Indie Orientali . . . . » 221

Per quello di Londra . . . . » 250

Per quello di Santa Caterina . . . . » 167

Per conoscere la spesa che darà luogo l'uso del doc

bisogna determinare la spesa annua calcolata nel modo seguente:

Interesse del capitale di stabilimento a 5 °/₀	L.	816,000
Amministrazione	»	37,000
14 Guardamagazzini a L. 1500	»	21,000
98 Operai a L. 1,100 all' anno	»	107,800
Macchine a vapore e grue	»	15,200
Manutenzione dei fabbricati	»	100,000
Spesa totale	L.	1,097,000

Il provento del doc comprenderà:

1.° Il fitto dei magazzini.

Il prezzo dei magazzini fittizii e del Portofranco, varia da L. 6 a 20, ed in media 13, che noi ridurremo a L. 12 per il doc.

Supponendo inoltre che solo i $^2/_3$ del doc siano costantemente occupati avrassi un' entrata di

$153,600^m \times \frac{2}{3} \times 12 =$ . . . . . . L. 1,228,800

2.° Il prezzo di trasbordo può calcolarsi a 0,75 sia all' entrata che all' uscita, il che per un movimento di 250,000 tonellate all' entrata ed all' uscita dà la cifra di

$500,00 \times 0,75 =$ . . . . » 375,000

Totale del reddito . . . . . L. 1,603,800

La differenza tra il reddito e la spesa sarebbe così di 506,800, e porterebbe ad oltre l'8 °/₀ l'interesse del capitale di stabilimento, e procurerebbe inoltre al commercio i vantaggi seguenti:

La marina mercantile non essendo più soggetta ad un ritardo di 20 giorni dopo ogni viaggio, farà un'economia che abbiamo trovato almeno eguale a . L. 1,430,000

Lo scaricamento che costa in oggi mediamente fr. 3. 55 ogni 1000 chil., per ogni specie di merci, sarà ridotto a 0,75, il che per un movimento di merci di 500,000 tonellate, produrrà almeno una economia di . . . . » 2,400,000

Economia annua . . . . L. 3,830,000

Corrispondente all' interesse del 23 °/₀ oltre l' interesse dell' 8 °/₀ pagato ai capitalisti.

I negozianti di Genova non avendo più da far custodire i loro propri magazzini faranno un' economia nel personale che per mancanza di dati non possiamo calcolare esattamente, ma che è importante.

Le merci non dovendo più essere trasportate in magazzini lontani dal porto andranno soggette a meno frequenti avarie, e cesserà nelle strade di Genova il triste spettacolo di vedere gli uomini trasformati in bestie da soma.

Le navi nazionali potranno ripartire immediatamente, e conserveranno gli stessi marinai, il che è egualmente favorevole alla buona armonia del personale ed alla facilità delle manovre. La dogana non perdendo più di vista le merci potrà diminuire il suo personale ed ottenere un servizio più esatto.

Siccome la disposizione del locale renderà ogni frode impossibile, la dogana potrà semplificare le formalità, e concedere al commercio di transito tutte le agevolezze che può desiderare.

Ogni cosa infine si farà con maggior ordine, e maggiore speditezza, e la piazza di Genova sciolta da tutti gli imbarazzi materiali ed amministrativi, che ne erano la necessaria conseguenza, non tarderà a ripigliare il posto che le è assegnato dalla sua posizione geografica e dall'importanza dei suoi capitalisti.

I vantaggi finanziarii di cui abbiamo testè fatta l'enumerazione sono ragguardevoli, e dimostrano che si possono stabilire sulle merci che entreranno nel doc delle tasse che guarentiranno ai capitalisti tutta la sicurezza che possono desiderare e che non troveranno in alcuna impresa commerciale.

Nell'organizzazione finanziaria del doc sarebbe a desiderarsi che si stabilissero dei prezzi di locazione e di scaricamento tali, i quali permettessero di ammortizzare il capitale al più presto possibile onde poter in epoca non lontana procurare delle nuove facilitazioni al porto di

Genova, allorquando i porti rivali godranno dei vantaggi progettati.

Il nuovo stabilimento, a motivo delle agevolezze che presenta e che deve in gran parte alla posizione che occupa nel porto, ed in conseguenza anche della sua estensione che uguaglia ad un dipresso 5 volte quella del Portofranco, avrà senza dubbio una grandissima influenza sul commercio di Genova, e debbonsi encomiare il Municipio e la Camera di Commercio per l'idea felice che ebbero di non abbandonare a mani straniere, che farsi potevano ostili, uno stabilimento che si può considerare come una nuova Casa di S. Giorgio, giacchè una ricevuta dell'amministrazione del doc metterà il negoziante in grado di procurarsi il denaro alla borsa, come se lo procurava in un tempo all'antica banca di S. Giorgio.

Giacchè nell'organizzazione delle moderne Società si giudica dell'importanza delle popolazioni, dallo sviluppo del commercio e dell'industria, Genova deve con i miglioramenti del suo porto conservare il possesso del più potente mezzo di sviluppare il suo commercio, e mostrare per la sua indipendenza commerciale la stessa sollecitudine che lo Stato per la sua indipendenza politica.

Passando ad esaminare i mezzi d'esecuzione del progetto studiato dalla Commissione, dessa riconobbe che esige dei lavori ragguardevoli, e se si dovesse aspettare che tutto il materiale di guerra sia trasportato alla Spezia, ove hannosi pure a costrurre lavori di gran rilievo, sarebbe necessario

ritardare per molti anni un miglioramento che la prossima apertura delle strade ferrate rende urgente.

Per soddisfare agli imperiosi bisogni del commercio la Commissione propone di occupare immediatamente il bacino della Darsena il quale per mezzo di una chiusura provvisoria sarebbe isolato dai magazzini e dagli edifizii militari, che resterebbero a disposizione del Ministero della Marina sino al tempo in cui la Darsena potrà essere intieramente ceduta al commercio.

Si costrurrebbe una galleria sotto la piazza di San Tommaso, e si stabilirebbe un tronco di strada ferrata sopra di una gettata dirimpetto al seno di Santa Limbania, ed entro una specie di corridoio praticato parallellamente alla strada Carlo Alberto nel locale della Darsena, che sboccherebbe sulla piazza suddetta dirimpetto alla grande entrata. Da quel punto la strada ferrata continuerebbe sul marciapiede della strada Carlo Alberto, ed entrerebbe nel locale ceduto al commercio vicino all'estremità del porticato.

Coll'addottare una tale disposizione si potrebbe procurare al commercio in breve spazio di tempo uno sviluppo di superficie di magazzini uguale a quella del Portofranco attuale, ed un bacino con calate le quali permetterebbero di scaricare 10 navi ad un tempo.

La spesa di questa prima costruzione non sarebbe che di L. 2,900,600, ed i lavori potrebbero essere terminati in meno di due anni.

Questa prima opera mostrerà i vantaggi del sistema perfezionato che ha cotanto contribuito allo sviluppo della prosperità dei porti inglesi, e che ha servito di base al progetto che presentiamo.

Nel terminare, la Commissione fa osservare, che i molteplici progetti di miglioramento del Porto di Genova che vedono quotidianamente la luce dimostrano almeno la necessità di perfezionare lo stato attuale delle cose; essa fa voti acciocchè essendovi accordo sullo scopo siavi pure accordo sui mezzi di conseguirlo. Essa desidera che gli autori de' diversi progetti, quando avranno preso conoscenza del suo lavoro, uniscano i loro sforzi per portare lo stabilimento progettato a quel grado di perfezione di cui è suscettibile.

La Commissione crede pur necessario che il Governo prolunghi il molo, e faccia curare il porto il più presto possibile, onde perfezionare la navigazione marittima, che è il prolungamento obbligato della strada ferrata.

Il paese farà volentieri un sacrificio di cui sarà largamente ricompensato dall' abbassamento dei prezzi delle merci che deve procurarsi all' estero, dal maggiore smercio dei prodotti nazionali, o nell' aumento del prezzo che potrà ottenerne.

Il Municipio di Genova ed il Governo unendo i loro sforzi per ottenere un risultato cotanto desiderato daranno un primo saggio di quello spirito d' associazione necessario per eseguire grandi imprese, e ravvicineranno il giorno

che deve ricompensare la Nazione dei suoi sforzi coraggiosi per sviluppare ad un tempo la sua industria e la sua prosperità.

Genova, 19 Febbraio 1852.

Enrico Maus
Damiano Sauli
Ignazio Gardella
T. Robertson.



